

2020989



## Karstulan kunnan liikenneturvallisuussuunnitelma



08 TIEH/K-S



Karstulan  
kunta

# **Karstulan kunnan liikenneturvallisuuksuunnitelma**



**Kirjasto**

**Tiehallinto, Keski-Suomen tiepiiri  
Karstulan kunta**

Jyväskylä 2001

Raportin tuotanto:  
Tieliikelaitos  
Konsultointi, Tieto- ja asiantuntijapalvelut

Kartat © Karttakeskus oy  
Taajamien karttapohjat © Karstulan kunta

Tampere 2001



**Tiehallinto**

Keski-Suomen tiepiiri

Cygnauksenkatu 1  
PL 58  
40101 JYVÄSKYLÄ  
Puhelinvaihte 0204 22 156

Karstulan kunta

Virastotie 4  
43500 KARSTULA  
Puhelinvaihte 014 – 469 511

## TIIVISTELMÄ

Työn tarkoituksena on laatia kokonaisvaltainen Karstulan kunnan liikenneturvallisuuksuunnitelma, joka sisältää liikenneympäristöön kohdistuvat tekniset parannusehdotukset sekä liikennekasvatuksen, -valistuksen ja -tiedotuksen toimintasuunnitelman.

Karstula sijaitsee Länsi-Suomen läänissä, Keski-Suomen maakunnassa. Karstulan yleisen tieverkon rungon muodostavat valtatie 13 Kokkola-Nuijamaa, kantatie 58 Kangasala-Keuruu-Kärsämäki sekä seututiet Pylkönmäki-Karstula maantie 636 sekä Seinäjoki-Karstula maantie 697. Karstulan kunnan tieverkolla on tapahtunut keskimäärin 47 onnettomuutta vuodessa, joista keskimäärin 0,5 johti kuolemaan ja 10 loukkaantumiseen. Kaikista onnettomuuksista 82 % tapahtui yleisellä tieverkolla. Karstulan kunnan eri hallintokunnissa tehdään jo nykyisin melko paljon liikenneturvallisuuksuystyötä. Työtä kuitenkin tehdään pikemminkin hallintokuntaakohtaisesti kuin yhdessä.

Liikenneympäristön ongelmakohteita kartoitettiin onnettomuustilastojen, tienkäyttäjäkyselyiden, asiantuntijahaastatteluiden ja maastokäyntien avulla. Liikennekasvatuksen ja -valistuksen nykytilaa selvitettiin alustavasti puhe- linhaastatteluin ja täsmennettiin eri hallintokunnille järjestetyissä ideaseminaareissa. Onnettomuus- ja nykytilanneanalyysien sekä hankeryhmän päätösten pohjalta sovittiin liikenneturvallisuuksuustyön keskeisiksi tavoitteiksi Karstulassa:

### LIKENNETURVALLISUUSTYÖN PÄÄTAVOITTEET:

- ⇒ Vähentää jatkuvasti henkilövahinko-onnettomuuksiin johtaneiden onnettomuuksien määrää.
- ⇒ Parantaa kevyen liikenteen turvallisuutta.
- ⇒ Vähentää suistumis- ja kohtaamisonnettomuuksia
- ⇒ Ehkäistä huumavälineiden vaikutuksen alaisena ajamista
- ⇒ Vaikuttaa etenkin nuorten tielläliikkujien "höltyneeseen" liikennekäyttäytymiseen.
- ⇒ Lisätä turvavälineiden käyttöä
- ⇒ Parantaa eri hallinnonalojen ja sidosryhmien välistä liikenneturvallisuuksuystyötä.
- ⇒ Luoda päälinjat jatkuvalla liikenneturvallisuuksuustyölle.



Keskeisimmäksi liikenneympäristön parantamiskohteeksi Karstulassa nousi kevyen liikenteen turvallisuuden parantaminen keskustan alueella. Kaikkiin Karstulan alueelle esitettiin 26 teknistä, liikenneympäristöön kohdistuvaa toimenpidettä. Toimenpiteistä on esitetty toimenpideluokka, toteuttamisvastuu, vaikutus liikenneturvallisuuteen sekä alustava kustannusarvio. Asetettuja liikenneturvallisuustavoitteita ei saavuteta yksin liikennejärjestelyihin, maankäyttöön ja liikenneverkkoon kohdistuvilla teknisillä toimenpiteillä, vaan hallintokuntien jatkuva liikenneturvallisuustyö, kasvatus, tiedotus ja valistus ovat merkittävä osa kokonaisvaltaista liikenneturvallisuuden parantamista ja liikenneturvallisuustyön merkityksen lisäämistä. Hallintokuntien liikenneturvallisuustyön tavoitteet ja toimenpiteet on esitetty toimintasuunnitelmissa.

Liikenneturvallisuustyötä koordinoi jatkossa kunnan eri hallintokuntien muodostama liikenneturvallisuustyöryhmä. Liikenneturvallisuustyöryhmän kokoonpano vahvistetaan valtuustossa yhdessä vuosittaisten liikenneturvallisuustyölle asetettujen tulostavoitteiden kanssa. Lisäksi liikenneturvallisuussuunnitelman toteuttamista seurataan joka toinen vuosi kokoontuvassa työryhmässä. Tähän työryhmään kuuluvat Karstulan kunnan, Keski-Suomen tiepiirin, Saarijärven kihlakunnan poliisilaitoksen ja Liikenneturvan edustajat.

## ALKUSANAT

Karstulan kunnan liikenneturvallisuussuunnitelma on laadittu yhteistyössä Keski-Suomen tiepiirin, Karstulan kunnan, Saarijärven kihlakunnan poliisilaitoksen, Liikenneturvan, Länsi-Suomen lääninhallituksen ja Liikenne- ja viestintäministeriön kesken. Suunnitelma käsittää liikenneympäristön parantamissuunnitelman sekä koulutus-, valistus- ja tiedotussuunnitelman. Saarijärven seudun kuntien (Kannonkosken, Karstulan, Kyyjärven ja Saarijärven) liikenneturvallisuussuunnitelmat ovat osa valtakunnallista Kuntakanustin-hankekokonaisuutta, jota Liikenne- ja viestintäministeriö on rahoittanut.

Liikenneturvallisuussuunnitelman tavoitteena on onnettomuuksien määrän vähentäminen ja vakavuusasteen pienentäminen liikenteen kasvusta huolimatta. Työn tavoitteena on ollut selvittää liikenneturvallisuuden kannalta vaaralliset kohteet Karstulan kunnan alueella sekä määrittää ja suunnitella alustavasti toimenpiteet, joilla voidaan vähentää liikenneonnettomuuksien määrää ja lieventää niiden vakavuusastetta sekä parantaa liikenneympäristöä.

Koulutus-, valistus- ja tiedotussuunnitelman laadinnassa on käytetty asiantuntijoina Karstulan kunnan sivistys-, terveys-, sosiaali- sekä teknisestä toimesta työskenteleviä henkilöitä. Suunnitelma jakaantuu kahteen osaan eli nykytila-analyysiin ja kehittämisosioon. Liikenneturvallisuuden kehittämissuunnitelman tarkoituksena on pyrkiä hahmottamaan toimenpiteet, joiden avulla tienkäyttäjät saadaan tunnistamaan liikenneympäristönsä ja oman käyttäytymisensä riskit liikenteessä sekä toimimaan sen mukaisesti.

Liikenneturvallisuussuunnitelman laatimista on ohjannut hankeryhmä, johon ovat kuuluneet:

Taisto Halttunen	Tiehallinto, Keski-Suomen tiepiiri
Sari Virkamäki	Tiehallinto, Keski-Suomen tiepiiri
Ari Istola	Karstulan kunta
Erkki Parantainen	Karstulan kunta
Petteri Katajisto	Liikenne- ja viestintäministeriö
Leena Piippa	Liikenneturva, Jyväskylä
Rauni Malinen	Länsi-Suomen lääninhallitus, Jyväskylä
Asko Hackzell	Saarijärven kihlakunnan poliisilaitos

Lisäksi koulutus-, valistus- ja tiedotussuunnitelman laatimisen yhteydessä on järjestetty kaksi ideaseminaaria kunnan eri hallintokuntien edustajille.

Tieliikelaitoksen Konsultoinnin Tieto- ja asiantuntijapalveluissa liikenneturvallisuussuunnitelman laatimiseen ovat osallistuneet DI Markku Uusitalon (31.5.2001 asti) ja DI Ari Vandellin (1.6.2001 lähtien) johdolla insinööri Eija Yli-Halkola ja insinööri hall.yo. Heljä Aarnikko (koulutus-, valistus- ja tiedotussuunnitelma). Lisäksi työssä on ollut mukana tekninen suunnittelija Mervi Koivula.

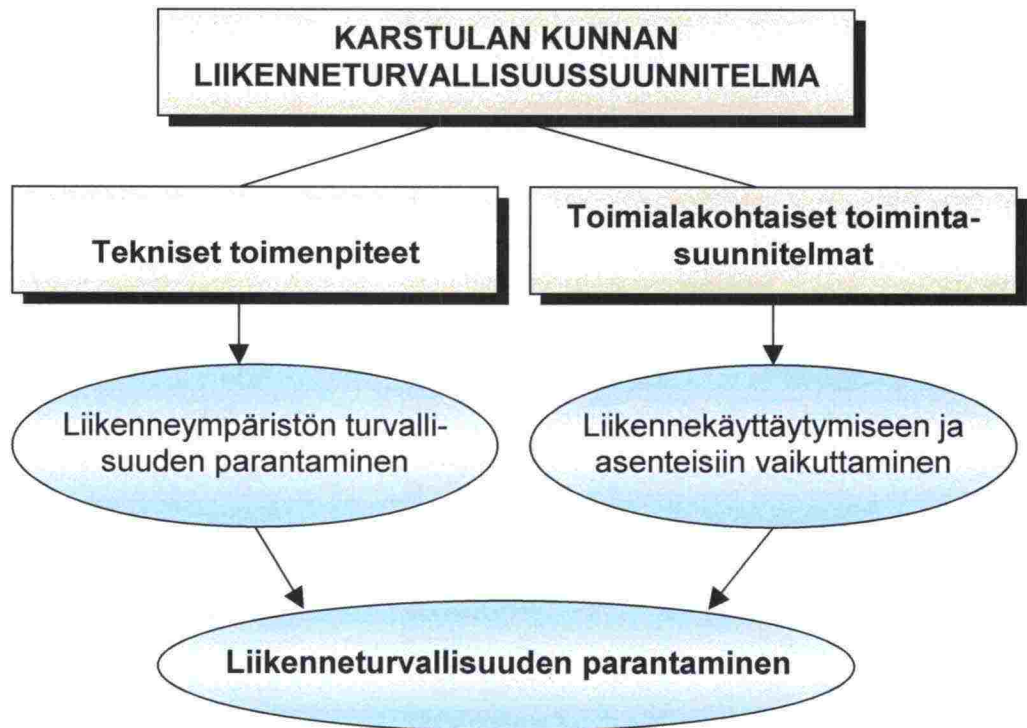
Jyväskylässä marraskuussa 2001  
Keski-Suomen tiepiiri  
Karstulan kunta

SISÄLTÖ	
ALKUSANAT	5
1. JOHDANTO	9
2. SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHDAT	11
2.1 Maankäyttö	11
2.1.1 Väestö	11
2.1.2 Koulut	13
2.2 Tieverkko ja liikennemäärät	14
2.2.1 Yleiset tiet	14
2.2.2 Kaava- ja yksityistiet	15
2.2.3 Liikennemäärät	15
2.2.4 Nopeusrajoitukset	15
2.3 Suunnittelutilanne	20
3. LIIKENNETURVALLISUUDEN NYKYTILA JA ONGELMAT	21
3.1 Liikenneonnettomuudet	21
3.1.1 Onnettomuusmäärät ja onnettomuuksien vakavuus	21
3.1.2 Onnettomuuskustannukset	22
3.1.3 Onnettomuusluokat	23
3.1.4 Henkilöauton liikennevakuutuksesta korvatut onnettomuudet vuosina 1999-2000	24
3.1.5 Onnettomuuksien kasaumakohdat	27
3.2 Tienkäyttäjäkyselyt	29
3.2.1 Kyselyissä ilmenneet ongelmakohteet	29
3.3 Haastattelut ja maastokäynnit	31
3.3.1 Haastatteluissa ja maastokäynneillä ilmenneet ongelmakohteet	31
4. LIIKENNETURVALLISUUSTYÖN TAVOITTEET	33
4.1 Valtakunnalliset tavoitteet	33
4.2 Keski-Suomen maakunnan tavoitteet	33
4.3 Keski-Suomen tiepiirin tavoitteet	33
4.4 Karstulan kunnan tavoitteet	34
5. PARANNUSEHDOTUKSET	35
5.1 Yleistä	35
5.2 Toimenpideohjelman laadintaperiaate	35
5.3 Toimenpideluokka I	35
5.4 Toimenpideluokka II	40
5.5 Kustannukset	45
5.5.1 Toimenpideluokka I	45
5.5.2 Toimenpideluokka II	45
5.6 Toimenpiteiden vaikutukset	47
5.6.1 Nopeusrajoitusten alentaminen	48
5.6.2 Näkemien parantaminen	49
5.6.3 Liikenteen ohjaustoimenpiteet	49
5.6.4 Suojatiejärjestelyt	49
6. LIIKENNEKASVATUS-, VALISTUS- JA TIEDOTUSSUUNNITELMA	51
6.1 Tavoitteet	51
6.2 Vaikutukset	52
6.3 Liikenneturvallisuustyön organisointi kuntatasolla	52
6.4 Liikenneturvallisuustyön kehittäminen Karstulassa	59
7. LIIKENNETURVALLISUUSTYÖN JATKUVUUS	61
LIITTEET	63



## 1. JOHDANTO

Liikenneturvallisuuteen vaikuttaa sekä liikenneympäristön turvallisuus ja käytettävä kulkumuoto että ihmisten käyttäytyminen ja asenteet. Liikenneympäristöä ja sen turvallisuutta voidaan parantaa Tiehallinnon ja kuntien tekemillä teknisillä toimenpiteillä. Liikenneturvallisuutta ei kuitenkaan saavuteta yksin liikennejärjestelyihin, maankäyttöön ja liikenneverkkoon kohdistetuilla toimenpiteillä, vaan yhtä tärkeää on vaikuttaa ihmisten asenteisiin ja liikennekäyttäytymiseen. Ihmisten asenteisiin voivat parhaiten vaikuttaa kuntien eri hallinnonalat: sosiaali-, sivistys- ja terveystoimi kasvattamalla, tiedottamalla ja valistamalla jokapäiväisessä toiminnassaan. Myös poliisin suorittamalla liikenteenvalvonnalla voidaan vaikuttaa liikennekäyttäytymiseen.



Kuva 1. Liikenneturvallisuussuunnitelma kokonaisuutena

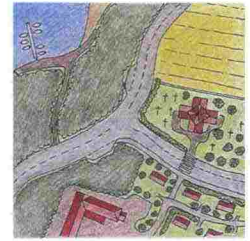
Tämän työn tavoitteena on laatia kokonaisvaltainen Karstulan kunnan liikenneturvallisuussuunnitelma, joka sisältää konkreettiseen liikenneympäristöön kohdistuvat tekniset parannusehdotukset sekä kunnan toimialakohtaiset toimintasuunnitelmat.



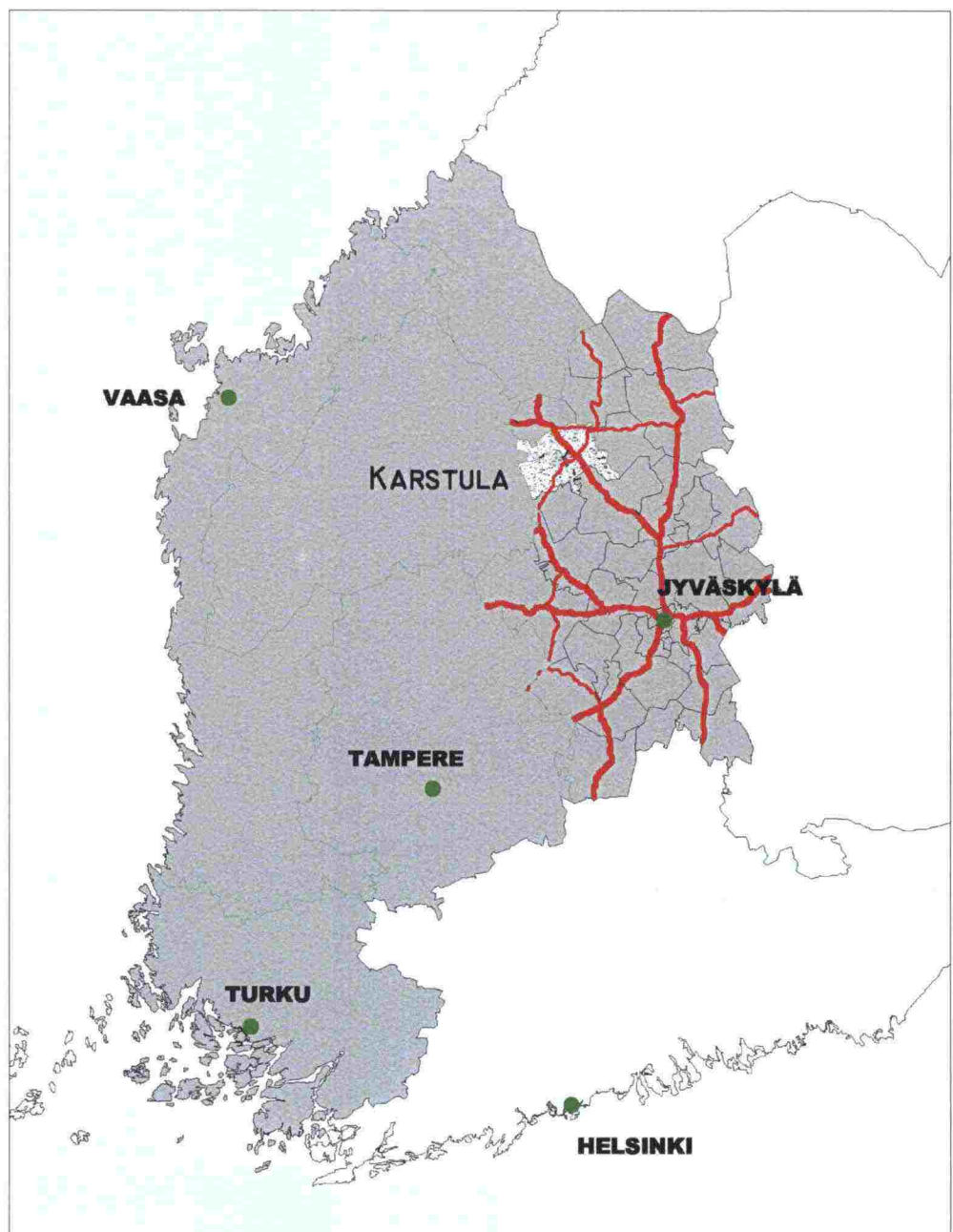
## 2. SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHDAT

### 2.1 Maankäyttö

#### 2.1.1 Väestö



Karstulan kunta sijaitsee Länsi-Suomen läänissä, Keski-Suomen maakunnassa. Naapurikunnat ovat Saarijärven kaupunki sekä Soinin, Kyyjärven, Kivijärven, Kannonkosken ja Pylkönmäen kunnat.



Kuva 2. Karstulan sijainti

Karstulan väkiluku 1.1.1999 oli 5 261 asukasta. Väestöennusteen mukaan Karstulan asukasluku on laskussa.

Karstulan kunta sijoittuu asukasluvultaan Suomen 452 kunnan joukossa sijalle 209. Karstulan kokonaispinta-ala on 963 km<sup>2</sup>, josta maapinta-alaa 890 km<sup>2</sup>. Kunnan asukastiheys vuoden 1998 alussa oli noin 6 asukasta/km<sup>2</sup> maan keskiarvon ollessa 15 asukasta/km<sup>2</sup>. Väestöstä noin 47 % asuu taajama-alueella. Kunnan työpaikkaomavaraisuus on noin 101 %, mikä on valtakunnallista keskitasoa selvästi korkeampi. Karstulassa on 397 henkilöautoa 1 000 asukasta kohti, joka on enemmän kuin Keski-Suomen ja koko maan keskimääräinen henkilöautotiheys.

Taulukko 1. Perustietoa Karstulan kunnasta (vuodelta 1998)

	Asukkaita	Pinta-ala km <sup>2</sup>	Asukas- tiheys as./ km <sup>2</sup>	Asuu- taaja- massa %	Työpaikka- omavar. %	Ha-tiheys ha/1000 as.
<b>Karstula</b>	<b>5 364</b> (209.)	<b>963</b> (67.)	<b>6</b> (356.)	<b>47</b> (292.)	<b>101</b> (71.)	<b>397</b> (204.)
Saarijärvi	10 749	1 030	10	54	96	417
Kannonkoski	1 801	550	3	37	89	373
Kyyjärvi	1901	470	4	51	99	352
Keski-Suomi	259 839	19 386	13	74	-	374
Koko maa	5 147 349	338 147	15	57	86	376

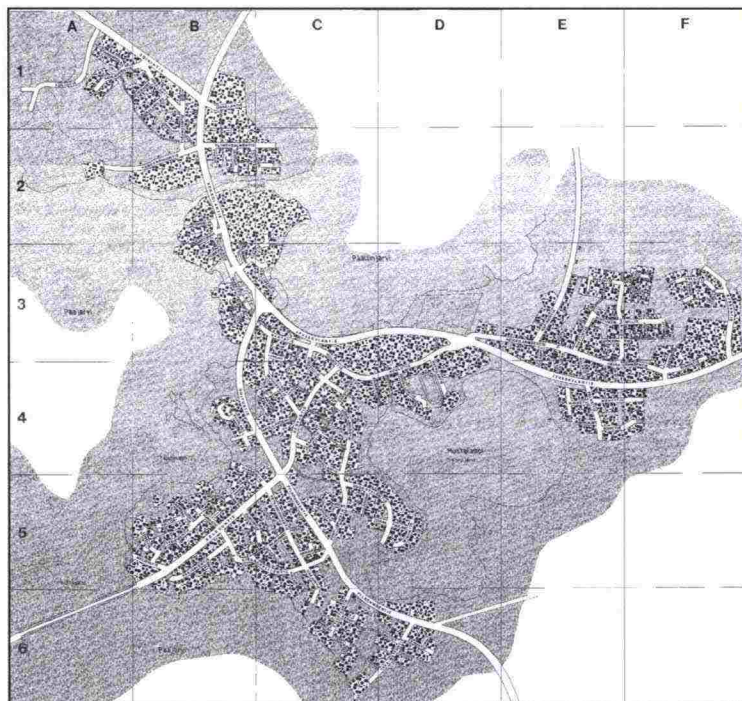
Karstulan väestön ikäjakauma ei merkittävästi poikkea muun Keski-Suomen ja koko maan väestön ikäjakaumasta. Vain yli 64-vuotiaiden osuus on hieman korkeampi kuin Keski-Suomen maakunnassa ja koko maassa keskimäärin.

Taulukko 2. Asukkaiden ikäjakauma

	Alle 15 v. %	15-24 v. %	25-44 v. %	45-64 v. %	Yli 64 v. %	Yhteensä %
<b>Karstula</b>	<b>18</b> (223.)	<b>12</b> (138.)	<b>25</b> (306.)	<b>27</b> (238.)	<b>18</b> (198.)	100
Saarijärvi	19	12	26	25	18	100
Kannonkoski	17	10	22	26	25	200
Kyyjärvi	19	14	25	25	17	100
Keski-Suomi	19	14	25	26	16	100
Koko maa	19	13	28	26	14	100

Karstulan keskustaajama muodostuu Keskustasta, Eerolanpellosta, Riutaniemestä, Enojoesta, Onnelasta ja Hämeenniemestä. Tiiviimpää taajama-asutusta on lisäksi Aho-Vastigissa, Humpissa, Vastingissa, Syrjämäessä, Pääjärvellä, Pääjärvenmäellä, Kangasahossa, Rantakylässä, Vahangassa ja Kimingissä. Karstulan keskusta on esitetty kuvassa 3.

Kunnan elinkeinorakenne on painottunut palveluelinkeinoihin, teollisuuteen sekä maa- ja metsätalouteen. Työpaikoista valtaosa on sijoittunut keskustan ja Humpin alueelle. Karstulan suurin työllistäjä on Humpissa sijaitseva Honkarakenne Oyj.



Kuva 3. Karstulan keskusta

### 2.1.2 Koulut

Karstulassa toimii vuonna 2001 yhteensä 6 ala-asteen koulua sekä yläaste ja lukio. Kouluissa on yhteensä 843 oppilasta, joista ala-asteella oli 423, yläasteella 230 ja lukiossa 190 oppilasta. Lisäksi Karstulassa toimii evankelinen kansanopisto.



## 2.2 Tieverkko ja liikennemäärät

### 2.2.1 Yleiset tiet

Yleisiä teitä Karstulan kunnan alueella oli vuoden 2001 alussa noin 260 km, joista valtateitä 22 km, kantateitä 58 km, maanteitä 61 km ja paikallisteitä 121 km. Karstulan yleisen tieverkon rungon muodostavat valtatie 13 Kokkola-Nuijamaa, kantatie 58 Kangasala-Keuruu-Kärsämäki sekä seututiet Pylkönmäki-Karstula maantie 636 sekä Seinäjoki-Karstula maantie 697. Tärkein yhdystieluokkainen tie on keskustaajaman halki kulkeva Karstulan kirkonkylän pt 16862. Yleinen tieverkko esitetään kuvissa 4a ja 4b (s. 16-17).

Karstulan kunnan alueella oleva yleiset tiet:

Vt. 13	Kokkola-Nuijamaa
Kt 58	Kangasala-Keuruu-Kärsämäki
Kt 77	Kyyjärvi - Siilinjärvi
Mt 636	Pylkönmäki-Karstula
Mt 648	Saarijärvi-Kannonkoski
Mt 697	Seinäjoki-Karstula
Mt 6341	Karstula-Pönkä
Mt 6361	Kalmari-Koski
Mt 6483	Kannonhaara-Kallio
Pt 16849	Taipale-Lehtimäki
Pt 16851	Majalahti-Luksanmäki
Pt 16853	Kangasaho-Autio
Pt 16855	Kangasaho-Anttila
Pt 16856	Härkämäki-Heijostenmäki
Pt 16858	Kalmari-Sapra
Pt 16859	Vahanka-Aho-Matilainen
Pt 16861	Jyväskylä-Autio
Pt 16862	Karstulan kirkonkylän pt
Pt 16863	Kortejärvi-Vehkaperä
Pt 16867	Ruukin pt
Pt 16868	Tervahaudanmäki-Lauttamäki
Pt 16880	Vastinki-Hietaharju
Pt 16882	Penttilän pt
Pt 16884	Vastinki-Isokylä



### 2.2.2 Kaava- ja yksityistiet

Keskustaajaman tärkeimpiä kokoojaluokkaisia kaavateitä ovat Korpijärventie, Virastotie, Heikkilänmäentie ja Kirkkokalliontie.

Haja-asutusalueen tärkeimpiä kokooja- ja yhdystieluokkaisia teitä ovat Riihiahontie Vastingilla, Harju-Konttila tie Aho-Vastingilla, Pääjärvenmäentie Pääjärvenmäellä, Ristisuontie Kangasaholla, Pöngäntie-Kivimäentie Pöngällä, Unikonsalmentie Unikonsalmessa sekä Hakkurintie.

### 2.2.3 Liikennemäärät

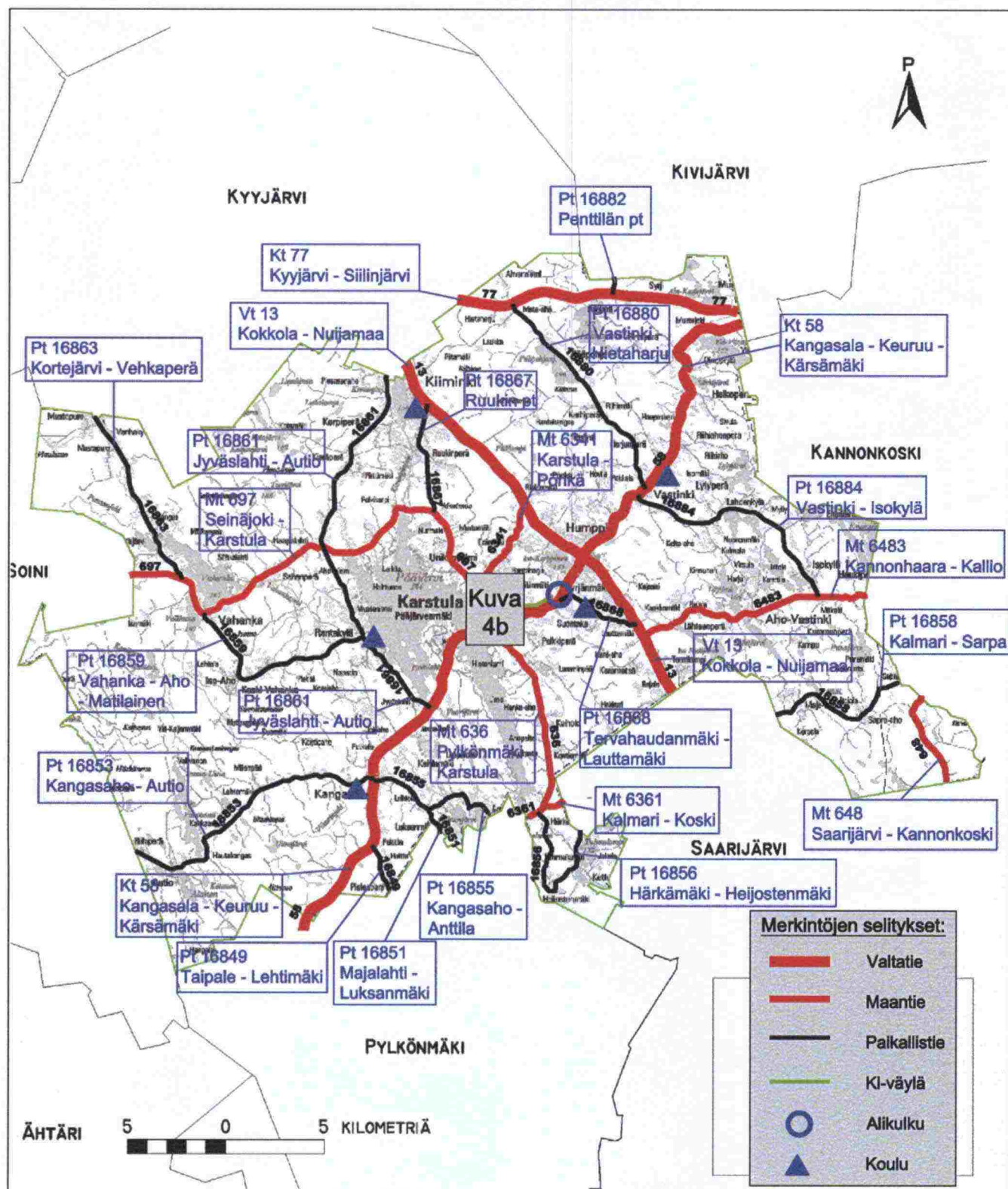
Yleisen tieverkon liikennemäärät selvitettiin tierekisteritietojen pohjalta. Vilkkaimmin liikennöityjä teitä ovat valtatie 13 (KVL-2000 oli 1 220 – 1 640 ajon./vrk), kantatie 58 (KVL-2000 oli 400 – 3 670 ajon./vrk), maantie 697 (KVL-2000 oli 250 – 3 240 ajon./vrk) ja Karstulan kk paikallistie 16862 (KVL-2000 oli 3 920 ajon./vrk). Liikennemäärien pohjana ovat tierekisteritiedot vuodelta 2000. Kuvissa 5a ja 5b (s.18 - 19) esitetään yleisen tieverkon liikennemäärät (KVL-2000).

### 2.2.4 Nopeusrajoitukset

Valtatiellä 13 on pääsääntöisesti nopeusrajoituksena 100 km/h. Humpin taajaman kohdalla kantatien 58 liittymässä on voimassa pistekohtainen 80 km/h-nopeusrajoitus.

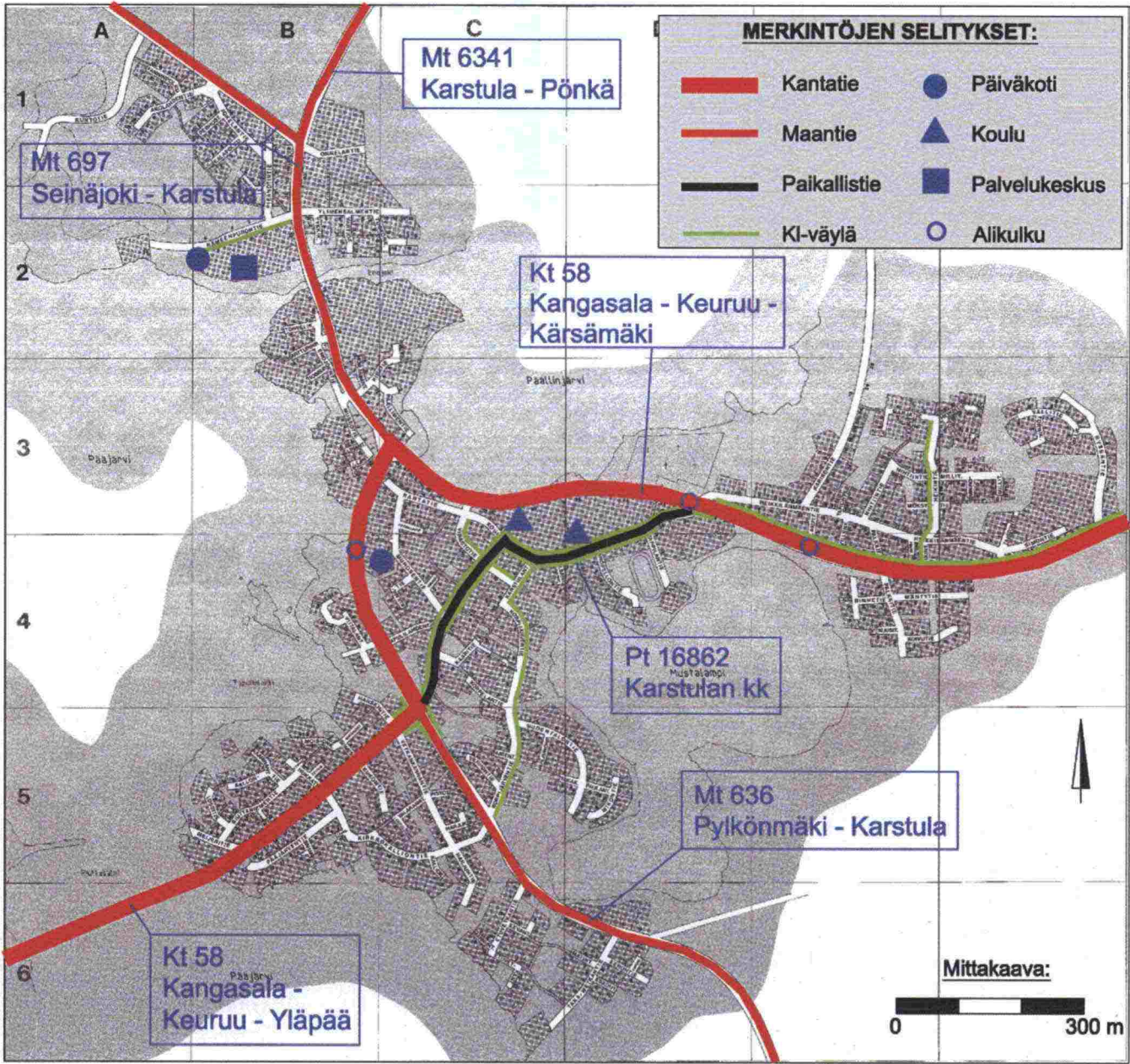
Kantatiellä 58 on pääsääntöisesti nopeusrajoituksena 80 km/h. Kangasahon, Humpin, Vastingin ja Oinoskylän taajamien sekä Rantakyläntien (pt 16861) liittymän kohdalla on voimassa nopeusrajoitus 60 km/h. Karstulan keskustaajamassa kt:n 58 nopeusrajoitus vaihtelee 50 km/h – 60 km/h.

Keskustiellä ja Koulutiellä (pt 16862) sekä Karstulan keskustan kaavateillä ja asuntoalueilla on voimassa aluenopeusrajoitukset 40 km/h. Karstulan keskustan nykyiset nopeusrajoitukset on esitetty liitteessä 1.



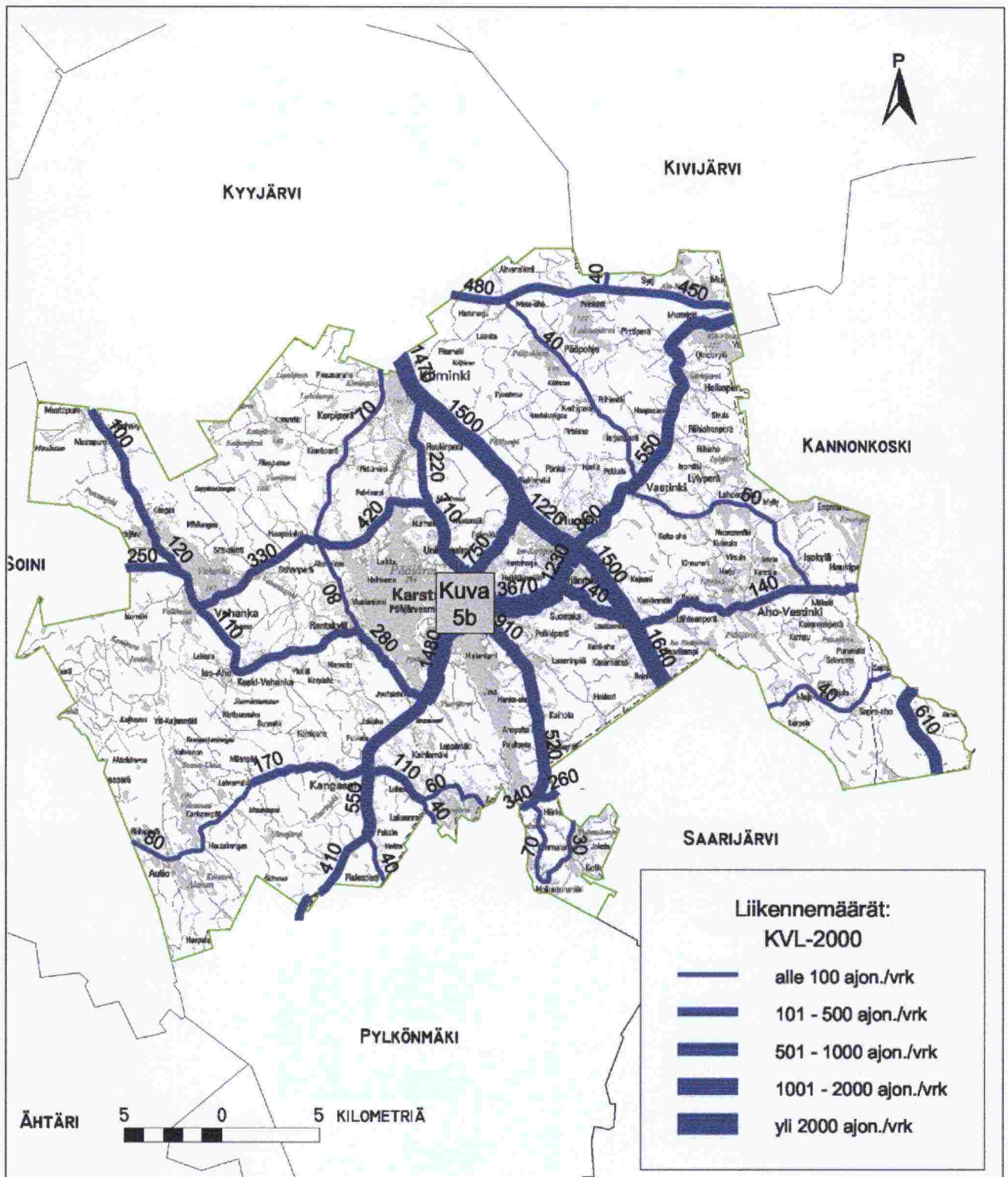
Kuva 4a. Yleinen tieverkko haja-asutusalueella



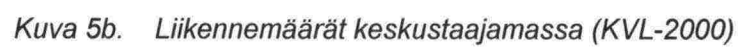


Kuva 4b. Yleinen tieverkko keskustaajamassa









### 2.3 Suunnittelutilanne

Karstulan kunnan alueella Keski-Suomen tiepiirin perustienpidon laajenusinvestointityöohjelman hankkeisiin vuosille 2002 – 2006 on sisällytetty hanke:

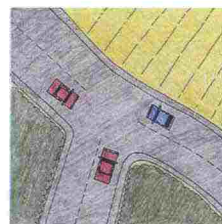
- Kevyen liikenteen väylän rakentaminen välille Onnela-Museo-Shell (v. 2002)

Karstulan kunnan tiehankkeita ovat:

- Korpijärventien päällystäminen v. 2002
- Maijalan kevyen liikenteen väylän rakentaminen välille Kaaritie-Korpelantie v. 2002
- Fieandtintien muuttaminen kaavan mukaiseksi, liittymäjärjestelyt v. 2002
- Virastotien ja Jyväskylätien (kt 58) liittymän liittymäjärjestelyt v. 2002
- Heikkilänmäentien ja Jyväskylätien (kt 58) liittymän liittymäjärjestelyt v. 2002
- Muhosentien/Kulmatien alkuosan peruskorjaus v. 2003
- Uudentalontien peruskorjaus ja kevyen liikenteen väylän rakentaminen v. 2003
- Soinintien (mt 697) tievalaistuksen rakentaminen välille nykyisen valaistuksen päättymiskohta – Unikonsalmentie v. 2003
- Alkon liittymäjärjestelyt v. 2003
- Heikintien liittymäjärjestelyt v. 2004



### 3. LIIKENNETURVALLISUUDEN NYKYTILA JA ONGELMAT



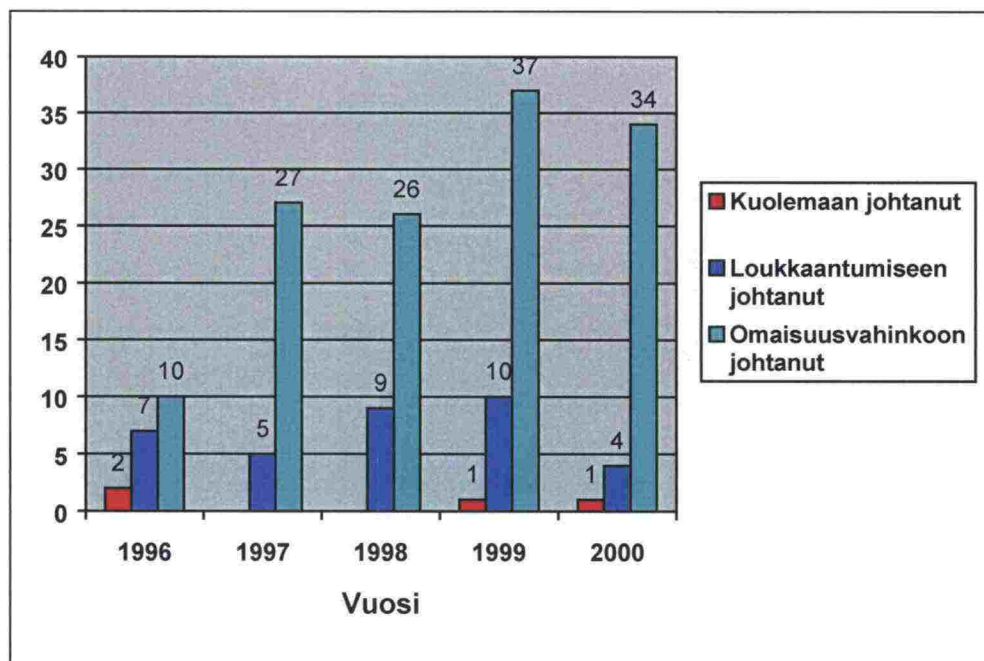
#### 3.1 Liikenneonnettomuudet

Liikenneturvallisuuden nykytila selvitettiin onnettomuus-analyysillä (poliisin tienpitäjälle ilmoittamat onnettomuudet), tienkäyttäjäkyselyillä, asiantuntijahaastatteluilla sekä maastokäyntien avulla.

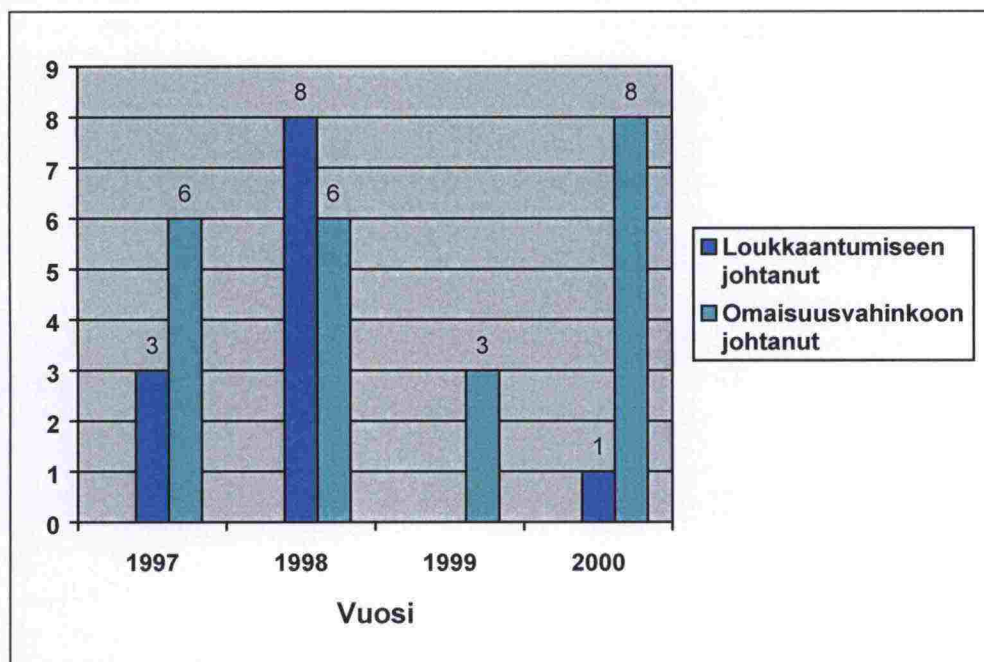
Tutkimuksen mukaan poliisin tietoon tulee kaikista onnettomuuksista keskimäärin kolmasosa, loukkaantumiseen johtaneista onnettomuuksista 2/3 ja kuolemaan johtaneista kaikki.

##### 3.1.1 Onnettomuusmäärät ja onnettomuuksien vakavuus

Onnettomuusanalyysin aineistona käytettiin yleisen tieverkon osalta vuosina 1996-2000 poliisin tienpitäjille ilmoittamia onnettomuuksia. Muun tieverkon osalta käytettiin vuosina 1997-2000 poliisin tietoon tulleita liikenneonnettomuuksia. Yleisellä tieverkolla tapahtui kaikkiaan 173 onnettomuutta ja kaa-va- ja yksityistieverkolla 37 onnettomuutta. Onnettomuudet jakaantuivat eri vuosille kuvien 6 ja 7 osoittamalla tavalla. Onnettomuuksien tapahtumapaikat, vakavuusasteet ja tapahtumavuodet esitetään kuvissa 10a ja 10b (s. 25-26).



Kuva 6. Yleisen tieverkon onnettomuudet ja vakavuusaste Karstulassa 1996-2000



Kuva 7. Kaava- ja yksityistieverkon onnettomuudet ja vakavuusaste Karstulassa 1997-2000

Vuosina 1996-2000 yleisellä tieverkolla tapahtui 173 poliisin tienpitäjille ilmoittamaa onnettomuutta. Onnettomuuksista neljä johti kuolemaan ja 35 loukkaantumiseen.

Vuosina 1997-2000 kaava- ja yksityistieverkolla tapahtui 35 poliisin tietoon tullutta onnettomuutta, joista 12 johti loukkaantumiseen. Kaava- ja yksityistieverkolla ei tapahtunut yhtään kuolemaan johtanutta onnettomuutta. Lisäksi parkkipaikoilla ja piha-alueilla tapahtui yhteensä 19 onnettomuutta, joista yksi johti kuolemaan ja yksi loukkaantumiseen.

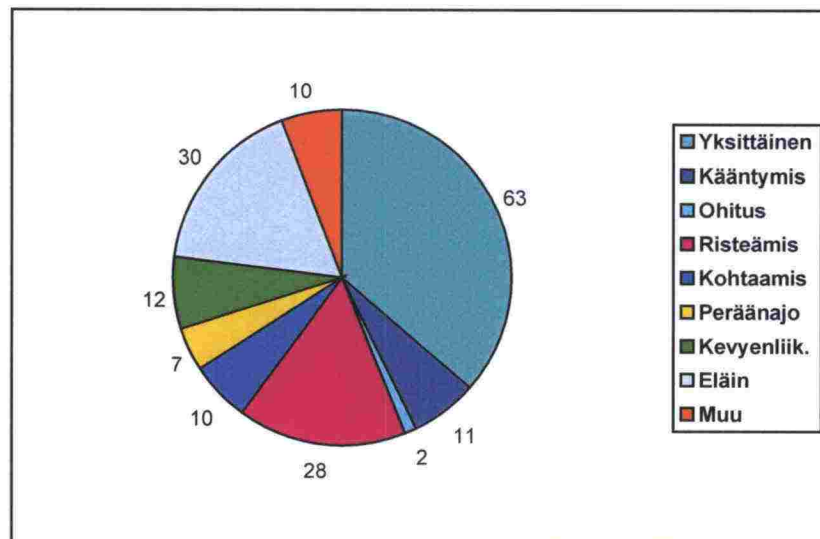
### 3.1.2 Onnettomuuskustannukset

Tarkastelujakson 1996-2000 vuotuiset onnettomuuskustannukset ovat ajokustannusten 2000 mukaisilla yksikköhinnoilla laskettuna 2,63 milj. € eli 15,7 Mmk. Tästä henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien osuus on 1,95 milj.€ eli 11,6 Mmk (heva-onnettomuuden yksikköarvo 2,3 Mmk) ja omaisuusvahinko-onnettomuuteen johtaneiden onnettomuuksien osuus 0,69 milj. € eli 4,1 Mmk (omaisuusvahinko-onnettomuuden yksikköarvo 0,1 Mmk). Koko tarkastelujakson yhteenlasketut onnettomuuskustannukset olivat noin 10,5 milj. € eli 62,7 Mmk.



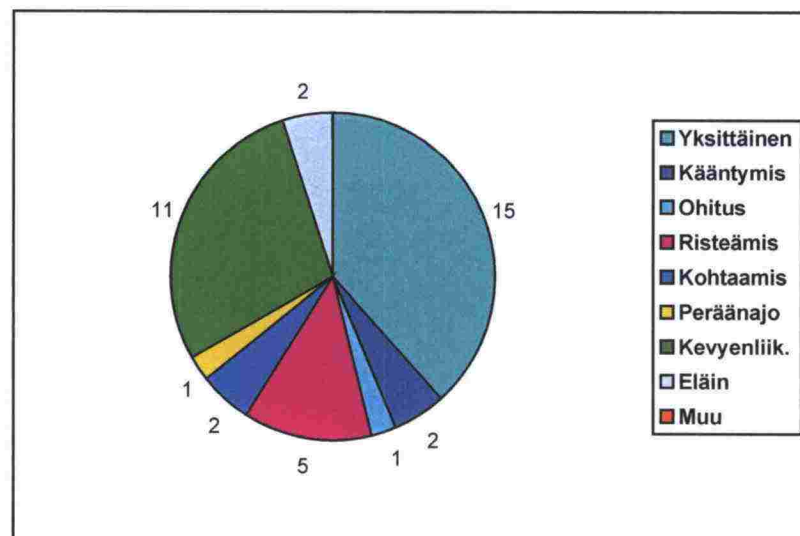
### 3.1.3 Onnettomuusluokat

Yleisen tieverkon yleisimmät onnettomuustyyppit ovat yksittäisonnettomuudet 63 kpl (36 % kaikista onnettomuuksista), eläinonnettomuudet 30 kpl (17 % onnettomuuksista) ja risteämisonnettomuudet 28 kpl (16 % onnettomuuksista). Kevyen liikenteen onnettomuuksia tapahtui yleisellä tieverkolla 12 kpl (7 %). Yleisen tieverkon kaikki onnettomuudet eri onnettomuusluokissa esitetään kuvassa 8.



Kuva 8. Yleisen tieverkon kaikki onnettomuudet eri onnettomuusluokissa

Yleisen tieverkon henkilövahinko-onnettomuuksista yleisimpiä olivat yksittäisonnettomuudet 15 kpl (38 % onnettomuuksista) ja kevyen liikenteen onnettomuudet 11 kpl (35 % onnettomuuksista). Yleisen tieverkon heva-onnettomuudet eri onnettomuusluokissa esitetään kuvassa 9.



Kuva 9. Yleisen tieverkon heva-onnettomuudet eri onnettomuusluokissa

### 3.1.4 Henkilöauton liikennevakuutuksesta korvatut onnettomuudet vuosina 1999-2000

Karstulassa vuosina 1998-99 tapahtuneista henkilöauton liikennevakuutuksesta korvatuista onnettomuuksista noin 75 % on karstulalaisten aiheuttamia. Tämä johtuu Karstulan suuresta työpaikkaomavaraisuudesta. Karstulan naapurikuntien asukkaiden aiheuttamien onnettomuuksien osuus on 10 %. Tämä osaltaan kertoo, että Karstulaan suuntautuu jonkin verran työmatka- ja asiointiliikennettä. Muiden vieraspaikkakuntalaisten osuus onnettomuuksista johtuu Karstulan läpi kulkevista valtatiestä 13 ja kantatiestä 58.

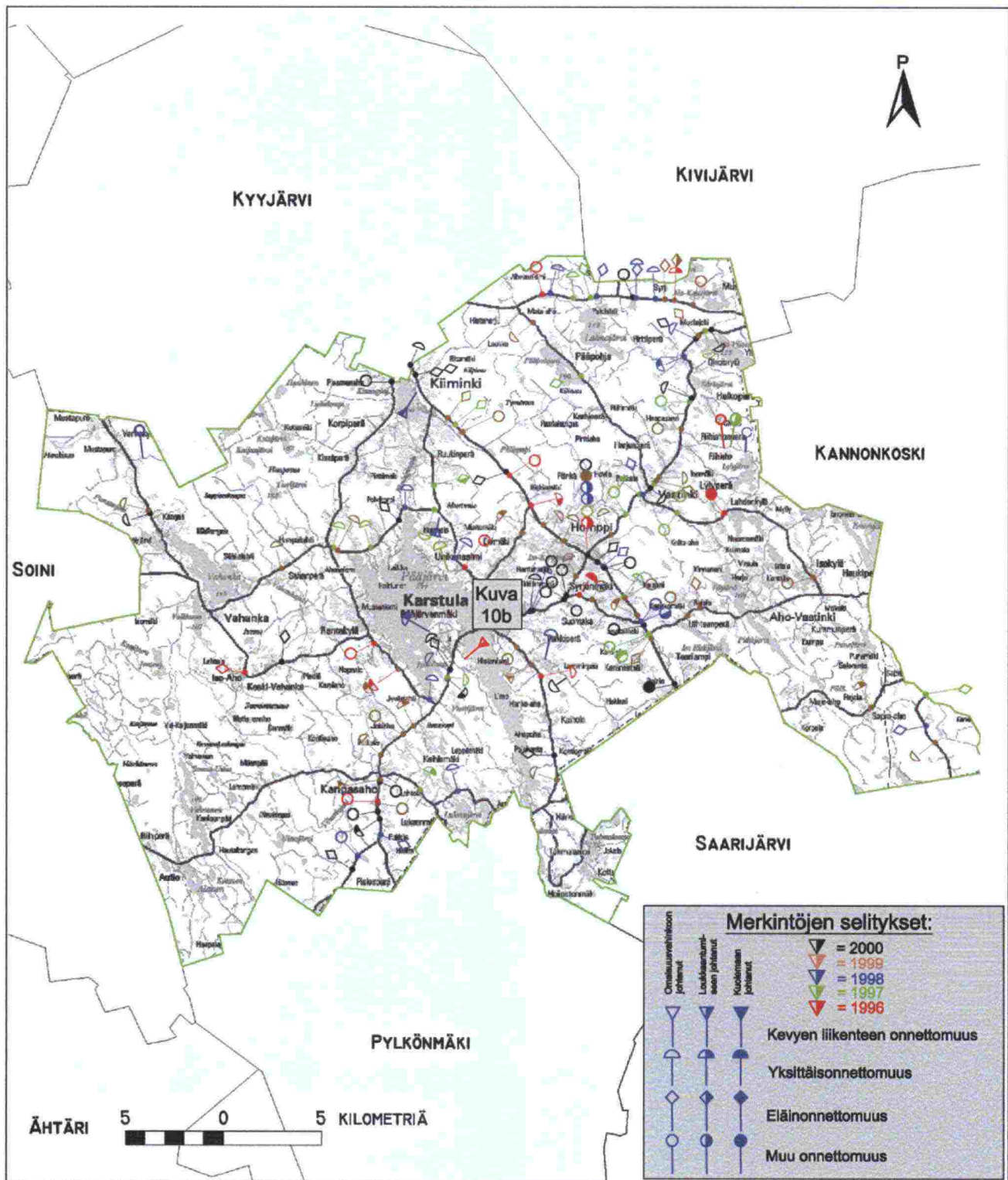
Karstulalaisten aiheuttamista ja henkilöauton liikennevakuutuksesta korvatuista onnettomuuksista varsin suuri osuus eli 67 % on tapahtunut Karstulassa. Onnettomuuksista 8 % on tapahtunut Jyväskylässä, jonne suuntautuu Karstulasta jonkin verran työ- ja asiointiliikennettä.

Taulukko 3. Karstulassa tapahtuneet henkilöauton liikennevakuutuksesta korvatut onnettomuudet vuosina 1998-99

Aiheuttajan kotikunta	Onnettomuuksia kpl	%
Karstula	61	75
Kivijärvi	4	5
Pylkönmäki	2	2
Saarijärvi	2	2
Muu (1 onn./kunta)	12	16
<b>Yhteensä</b>	<b>81</b>	<b>100</b>

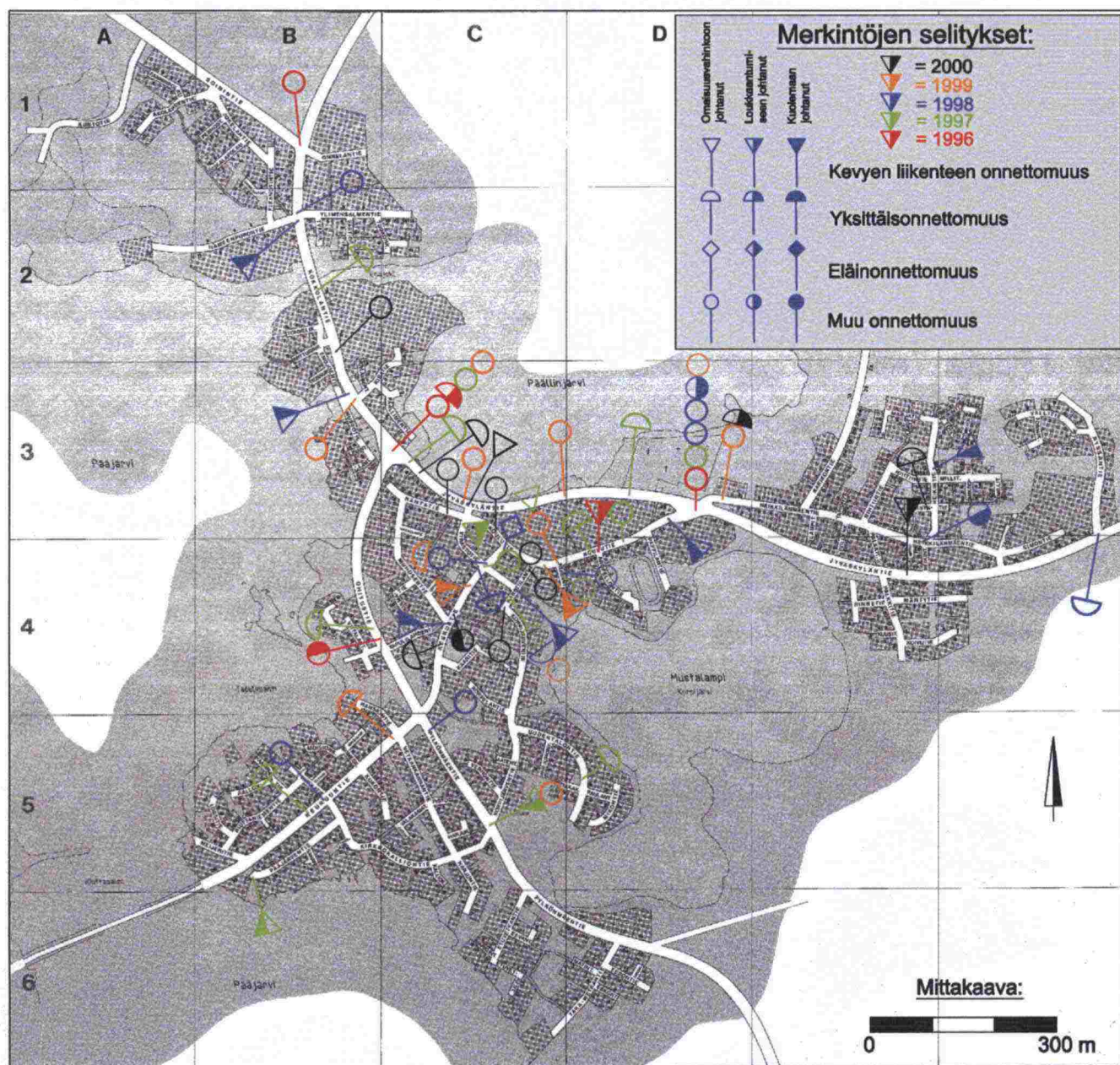
Taulukko 4. Karstulalaisten aiheuttamat henkilöauton liikennevakuutuksesta korvatut onnettomuudet vuosina 1998-99

Tapahtumapaikkakunta	Onnettomuuksia kpl	%
Karstula	61	67
Jyväskylä	7	8
Seinäjoki	3	3
Äänekoski	3	3
Jyväskylän mlk – Jyväskylä lk	2	2
Kivijärvi	2	2
Viitasaari	2	2
Muu (1 onn./kunta)	11	12
<b>Yhteensä</b>	<b>91</b>	<b>100</b>



Kuva 10a. Liikenneonnettomuudet haja-asutusalueella 1996-2000





Kuva 10b. Liikenneonnettomuudet keskustaajamassa 1996-2000

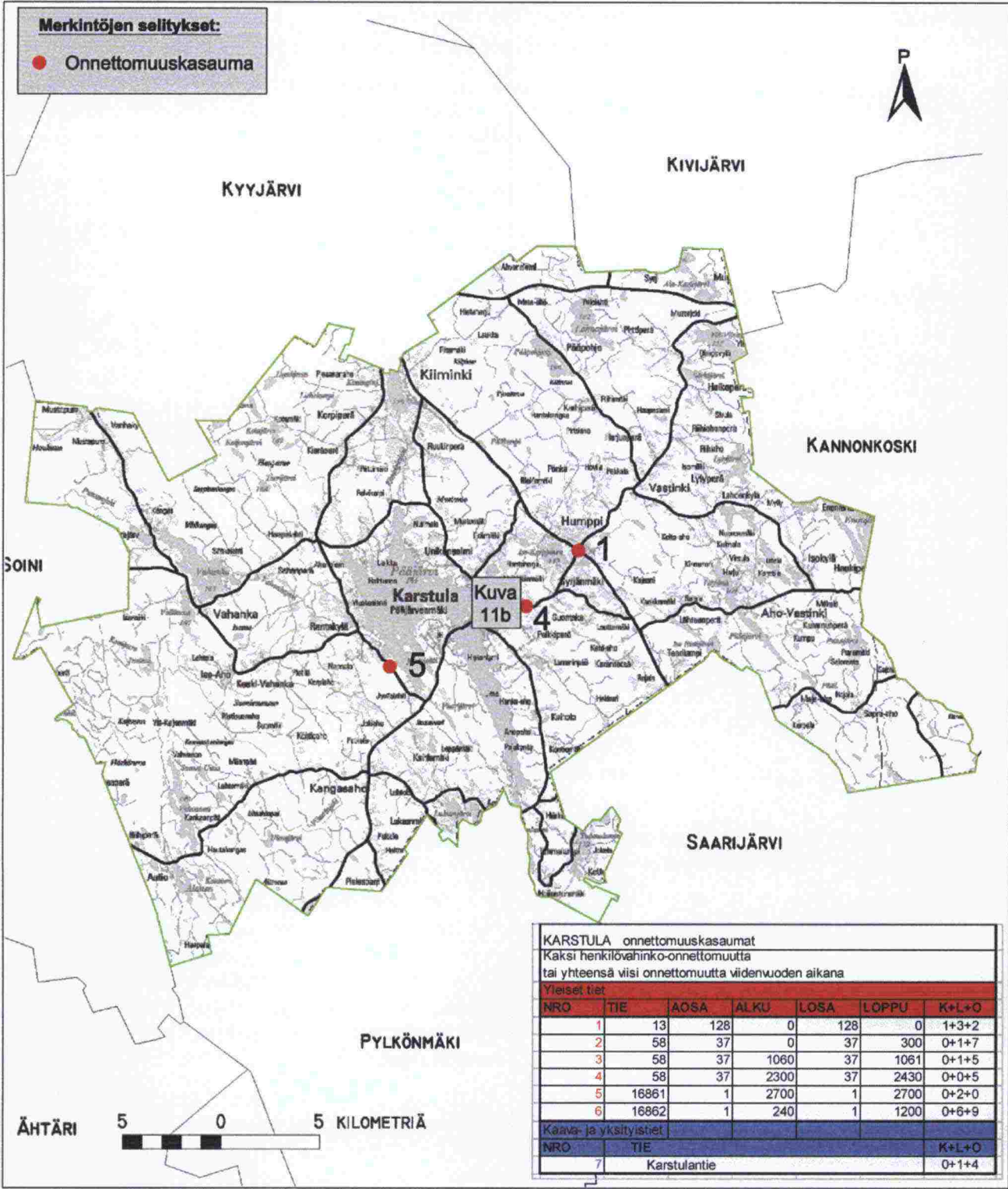


### 3.1.5 Onnettomuuksien kasaumakohdat

Onnettomuuksien vuoksi ongelmalliseksi on katsottu paikka, jossa on tapahtunut tarkastelujakson 1996-2000 (kaavatieverkon osalta 1997-2000) aikana vähintään viisi onnettomuutta tai kaksi henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta. Onnettomuuksien kasautumiskohdat ja vaaralliset tieosat esitetään kuvissa 11a ja 11b (s. 28 - 29)

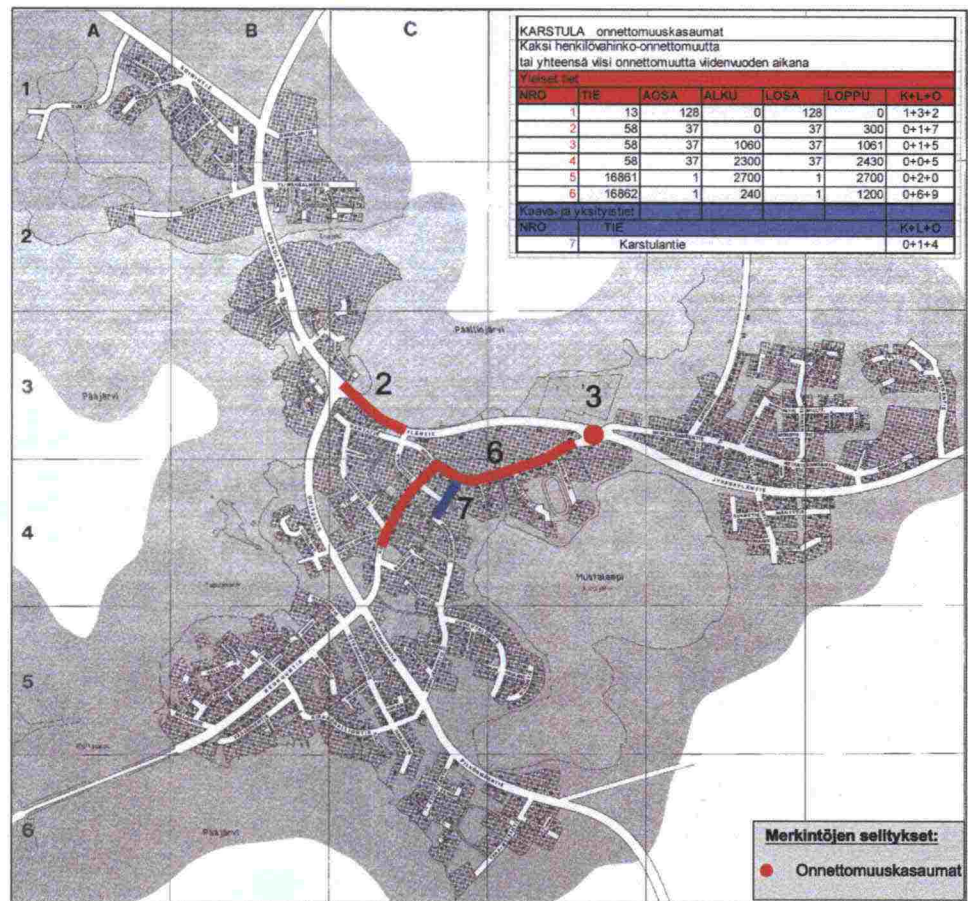
Tarkastelujakson pohjalta voidaan pitää onnettomuuksien kasautumiskohtina:

1. Vt:n 13 tieosalla 128, kantatien 58 liittymää Humpin kohdalla. Liittymässä on tapahtunut yhteensä kuusi onnettomuutta, joista yksi johti kuolemaan ja kolme loukkaantumiseen. Kaikki onnettomuudet olivat risteämisonnettomuuksia.
2. Kt:n 58 tieosalla 37 väliä Kokkolantie (mt 697) – Virastotie. Tieosuudella on tapahtunut yhteensä kahdeksan onnettomuutta, joista neljä Ohitustien (kt 58) ja Kokkolantien (mt 697) liittymässä. Liittymässä tapahtuneet onnettomuudet olivat risteämis-, peräänajo- ja yksittäisonnettomuuksia. Muut tieosuudella tapahtuneet onnettomuudet olivat yksittäis-, kääntymis- ja mopedionnettomuuksia.
3. Kt:n 58 tieosalla 37, paikallistien 16862 (Koulutie) liittymää. Liittymässä on tapahtunut yhteensä kuusi onnettomuutta, joista yksi johti loukkaantumiseen. Loukkaantumiseen johtanut onnettomuus oli kääntymisonnettomuus. Muut onnettomuudet olivat risteämisonnettomuuksia.
4. Kt:n 58 tieosalla 37, Ryssäntien liittymää ( $\pm 150$  m). Molemmiin puolin Ryssäntien liittymää on tapahtunut yhteensä viisi omaisuusvahinkoon johtanutta onnettomuutta. Onnettomuuksista kaksi oli yksittäis-, kaksi muuta onnettomuutta sekä risteämisonnettomuus.
5. Pt:n 16861 (Rantakyläntie) tieosalla 1 2,7 km kantatien 58 liittymästä Rantakylään päin olevaa mutkaa. Mutkassa on tapahtunut kaksi omaisuusvahinkoon johtanutta yksittäisonnettomuutta.
6. Pt:n 16862 (Keskustie – Koulutie) tieosalla 1 väliä Muhosentie – Pappilantie. Tieosuudella on tapahtunut yhteensä 15 onnettomuutta, joista kuusi johti loukkaantumiseen. Loukkaantumiseen johtaneista onnettomuuksista viisi oli kevyen liikenteen onnettomuuksia ja yksi kääntymisonnettomuus. Omaisuusvahinkoon johtaneista onnettomuuksista kolme oli yksittäis-, kaksi risteämisonnettomuuksia sekä kääntymis-, peräänajo- ja muu eläinonnettomuus.
7. Karstulantietä välillä Korpijärventie – Koulutie. Karstulantiella on tapahtunut yhteensä viisi onnettomuutta, joista yksi oli loukkaantumiseen johtanut kevyen liikenteen onnettomuus. Omaisuusvahinkoon johtaneet onnettomuudet olivat kolme risteämisonnettomuutta ja yksittäisonnettomuus. Karstulantien onnettomuuksista kolme omaisuusvahinkoon johtanutta onnettomuutta tapahtui Karstulantie 5 kohdalla.



Kuva 11a. Onnettomuuksien kasautumiskohdat haja-asutusalueella





Kuva 11b. Onnettomuuksien kasautumiskohdat keskustaajamassa

### 3.2 Tienkäyttäjäkyselyt

Liikenneturvallisuuden ongelmakohteiden kartoittamiseksi suoritettiin tienkäyttäjäkysely, joissa selvitettiin vaaralliseksi tai ongelmalliseksi koettuja kohteita tai tiejaksoja. Kohderyhmiä olivat ala-asteen koulujen 1. luokan oppilaiden vanhemmat, kylätoimikunnat, ammattiautoilijat, yhden suuren työpaikan työntekijät sekä Karstulan kunnan virastotalon työntekijät. Kyselyiden kohderyhmät valittiin siten, että ne kattoivat koko kunnan alueen ja koskivat mahdollisimman monia eri liikennemuuotojen käyttäjiä. Kyselylomakkeita lähetettiin yhteensä 184 kpl ja niitä palautettiin yhteensä 103 (56 %). Kyselylomake esitetään liitteenä 2.

#### 3.2.1 Kyselyissä ilmenneet ongelmakohteet

Kyselyissä esitettiin yhteensä 48 ongelmakohtetta. Ongelmakohteet ovat osittain samoja kuin onnettomuuksien tapahtumapaikat. Esille tuli kuitenkin myös sellaisia vaaralliseksi koettuja kohteita, joissa liikennevahinkoja ei ole tilastoitu. Kyselyjen kannalta ongelmalliseksi on katsottu paikka, joka on mainittu kyselytutkimuksessa vähintään kolme kertaa. Ongelmakohteet esitetään liitteessä 3.

Kyselyissä eniten mainittuja ongelmakohteita olivat seuraavat:

- **Soinintie (mt 697) - Kokkolantie (mt 697) - Jyväskyläntie (kt 58)** [23 mainintaa]
  - kevyen liikenteen väylän puute välillä Unikonsalmentie - Heikkilänmäentie
- **Jyväskyläntie (kt 58)** [18 mainintaa]
  - kevyen liikenteen väylän puute välillä Karstula – Humppi
- Vt 13 ja kt 58 liittymä** [ 9 mainintaa]
- Keuruuntie (kt 58), Kangasahon koulun kohta** [ 7 mainintaa]
- Rantakyläntie (pt 16861), Rantakylän koulun kohta** [ 8 mainintaa]
- Korpijärventie**
  - kevyen liikenteen väylän puute välillä Pylkönmäentie (mt 636) – Uudentalontie [ 7 mainintaa]
- Kt 58, Koulutien (pt 16862) ja Heikkilänmäentien liittymä** [ 4 mainintaa]
- Kokkolantie (mt 697), Kisatien ja Museotien liittymä** [ 3 mainintaa]
- Kokkolantie (mt 697), Hämeenpurontie ja Ylisalmentien liittymä** [ 3 mainintaa]
- Kimingintie, Kimingin koulun kohta** [ 3 mainintaa]
- Koulutie, Virastotien liittymä** [ 3 mainintaa]

### 3.3 Haastattelut ja maastokäynnit

Liikenneturvallisuuden ongelmakohteiden kartoittamiseksi tehtiin haastatteluja ja maastokäyntejä, joissa selvitettiin vaaralliseksi ja ongelmalliseksi koettuja kohteita ja tiejaksoja. Maastotarkasteluihin osallistuivat Ari Istola (Karstulan kunta), Erkki Parantainen (Karstulan kunta), Asko Hackzell (Saarijärven kihlakunnan poliisilaitos) ja Markku Uusitalo (Tieliikelaitos, Konsultointi). Lisäksi haastateltiin Taisto Halttusta ja Sari Virkamäkeä (Tiehallinto, Keski-Suomen tiepiiri).

#### 3.3.1 Haastatteluissa ja maastokäynneillä ilmenneet ongelmakohteet

Haastatteluissa ja maastokäynneillä esitettiin yhteensä 16 ongelmakohtetta. Ongelmakohteet olivat suurelta osin samoja kuin kyselyissä esitetyt ongelmakohteet.

Haastatteluissa ja maastokäynneillä mainittuja kohteita ja niiden parannusehdotuksia olivat seuraavat:

##### Valtatie 13

- Valtatien nopeusrajoitusta voidaan laskea 80 km/h -> 60 km/h kantatien 58 liittymässä

##### Kantatie 58

- Kantatien nopeusrajoitusta tulisi laskea 80 km/h -> 60 km/h Rantakyläntien (pt 16861) liittymässä
- Kantatielle tulisi rakentaa kevyen liikenteen väylä välille Meijeritie - Vetkankannantie
- Kantatielle tulisi rakentaa suojatiesaarekkeet Hukatien ja Kirkkokalliontien liittymään sekä Meijeritien liittymään
- Puistokäytävällä hautausmaan kohdalla kielletty ajosuunta-merkki tulisi korvata moottoriajoneuvolla ajo kielletty – merkillä

##### Pylkönmäentie (mt 636)

- Pylkönmäentiele tulisi rakentaa kevyen liikenteen väylä välille Kirkkokalliontie/Kirkkokalliontie liittymä – Huutoniementie
- Pylkönmäentiele tulisi rakentaa suojatiesaarekkeet Kirkkokalliontien/Korpijärventien liittymään, Taka-Wetkantien liittymään sekä Huutoniementien liittymään

##### Jyväskyläntie (kt 58) – Kokkolantie (mt 697)

- Kevyen liikenteen väylän rakentaminen välille Jyväskyläntie/Virastotie liittymä – Kokkolantie/Soinintie (mt 697) liittymä on Keski-Suomen tiepiirin TTS:ssä merkitty vuodelle 2002



**Soinintie (mt 697)**

- Kunta rakentaa tievalaistuksen välille nykyisen valaistuksen päättymiskohta – Unikonsalmentien liittymän
- Soinintielle tulisi rakentaa kevyen liikenteen väylä välille Erämäentien (mt 6341) liittymä – Unikonsalmentien liittymä

**Erämäentie (mt 6341)**

- Erämäentielelle tulisi rakentaa valaistus noin kilometrin osuudelle

**Keskustie (pt 16862) ja Koulutie (pt 16862)**

- Keskustiellä kirkon kohdan suojatietä tulisi kaventaa
- Koulutien ja Keskustien liittymän etuajo-oikeus suhteet tulisi muuttaa joko saarekkeita muuttamalla tai rakentamalla liittymä kiertoliittymäksi
- Keskustien ja Koulutien suojateiden havaittavuutta tulisi parantaa lisäämällä suojatiemerkit suojatiesaarekkeisiin

**Karstulantie**

- Alkon tonttiliittymä tulee erottaa Korpijärventien liikennealueesta

## 4. LIIKENNETURVALLISUUSTYÖN TAVOITTEET

### 4.1 Valtakunnalliset tavoitteet

Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisemassa Liikenneturvallisuussuunnitelmassa vuosille 2001-2005 on esitetty pitkän ja lyhyen aikavälin liikenneturvallisuustyön tavoitteet. Valtioneuvosto on hyväksynyt lyhyellä aikavälillä Suomelle liikenneturvallisuusvision, jonka mukaan tieliikennejärjestelmä on suunniteltava siten, ettei kenenkään tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä. Lyhyellä aikavälillä tavoitteina ovat liikenneturvallisuuden arvostuksen lisääminen, taajamien turvallisuuden parantaminen ja kuljettajiin vaikuttaminen sekä suistumis- ja kohtaamisonnettomuuksien vähentäminen ja seurausten lieventäminen.

Vuoden 2001 alussa Valtioneuvosto tarkisti vuonna 1997 asettamaansa liikenneturvallisuustavoitetta siten, että vuoteen 2010 liikennekuolemien määrän on oltava alle 250. Tarkistettu tavoite merkitsisi, että vuonna 2005 Suomi olisi samalla turvallisuustasolla kuin Ruotsi ja Norja ovat olleet 1990-luvun loppu puolella.

### 4.2 Keski-Suomen maakunnan tavoitteet

Keski-Suomen maakunnan onnettomuuksien vähentämistavoitteet perustuvat valtioneuvoston periaatepäätökseen. Tavoitetta toteutetaan vähentämällä vakavimpia onnettomuuksia ja lieventämällä niiden seuraamuksia. Visio on nähtävä toimintaa ohjaavana periaatteena.

Onnettomuuksien vähentämistavoitteiden lisäksi asetetaan toiminnalliset tavoitteet vuosille 2001 -2005.

1. Liikenneturvallisuuden arvostuksen lisääminen
2. Taajamien ja kevyen liikenteen turvallisuuden parantaminen
3. Suistumis- ja kohtaamisonnettomuuksien vähentäminen ja seurausten lieventäminen
4. Huumaavien aineiden vaikutuksen alaisena ajamisen ehkäiseminen
5. Tiedottamisen lisääminen

### 4.3 Keski-Suomen tiepiirin tavoitteet

Tiehallinto on sitoutunut valtakunnalliseen liikenneturvallisuuden parantamistavoitteeseen, jota tiepiirin on toteutettava kulloinkin käytettävissä olevilla resursseilla parhain mahdollisin keinoin.

Keski-Suomen tiepiirin tavoitteena on kuolemaan ja vakavaan loukkaantumiseen johtavien onnettomuuksien jatkuva vähentäminen. Keski-Suomen tiepiirissä pyritään toteuttamaan 0-visiota, jonka mukaan kukaan perhe- tai lähipiiristä ei saisi kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä.

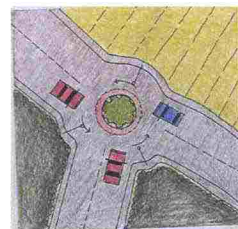
#### **4.4 Karstulan kunnan tavoitteet**

Karstulan kunta pyrkii omalta osaltaan vaikuttamaan liikenneturvallisuustyön kehittämiseen liikenneonnettomuuksien vähentämiseksi. Kehittämistoimina ovat liikennejärjestelyjen parantamistoimenpiteet, liikennekasvatuksen ja -tiedotuksen tehostaminen sekä yhteistyön lisääminen kunnan hallinnonalojen sekä muiden yhteistyötahojen kanssa.

Pyritään parantamaan yleistä liikennekäyttäytymistä etenkin nuorten tienkäyttäjien osalta. Tavoitteena on myös turvavälineiden käytön lisäämiseen tähtäävät toimenpiteet. Liikennevalistustyötä lisätään ja pyritään vaikuttamaan yleiseen asennoitumiseen niin, että kaikki tienkäyttäjät huomioitaisiin paremmin liikenteessä. Kuntaan perustettu liikenneturvallisuustyöryhmä seuraa vuosittain liikenneturvallisuutilanteen kehittymistä kunnassa.



## 5. PARANNUSEHDOTUKSET



### 5.1. Yleistä

Maastokäyntien ja haastattelujen yhteydessä määritettiin ongelmakohteiden paranantamisehdotuksia. Työn aikana haastateltiin Taisto Halttusta ja Sari Virkamäkeä (Tiehallinto, Keski-Suomen tiepiiri), Ari Istolaa ja Erkki Parantaista (Karstulan kunta) sekä Asko Hackzelia (Saarijärven kihlakunnan poliisilaitos).

Parannuskohteita valokuvattiin ja kohteista laadittiin hankekortit, joissa parannuskohteet jaettiin kahteen toimenpideluokkaan. Parannusehdotukset on esitetty kuvissa 16a ja 16b (s. 41-42).

### 5.2 Toimenpideohjelman laadintaperiaate

Yleisten teiden osalta parannusehdotusten mukaisille toimenpiteille laskettiin henkilövahinko-onnettomuusvähenemät (heva-vähenemät). Laskennat suoritettiin TARVA-ohjelmalla.

Yleisten teiden toimenpiteet on jaettu kahteen toimenpideryhmään ensimmäisen vuoden tuottoasteen ja kustannusten perusteella seuraavasti:

- Toimenpideluokka I: tuottoaste yli 15 % tai yksittäisen toimenpiteen kustannukset alle 10 000 €
- Toimenpideluokka II: tuottoaste alle 15 % tai yksittäisen toimenpiteen kustannukset yli 10 000 €

Tuottoaste on laskettu 1. vuoden heva-onnettomuussäästöjen ja rakennuskustannusten suhteena. Heva-onnettomuuden kustannuksena on käytetty 2,3 Mmk/heva-onnettomuus (Tieliikenteen ajokustannukset 2000).

### 5.3 Toimenpideluokka I

#### 1A Vt 13, kt:n 58 liittymässä

Valtatien 13 ja kantatien 58 liittymässä on onnettomuuksien kasaumapiste. Liittymässä on tapahtunut yhteensä kuusi onnettomuutta, joista yksi johti kuolemaan ja kolme loukkaantumiseen. Kantatien liittymiin on rakennettu turvasaarekkeet syyskuussa 1999. Turvasaarekkeiden rakentamisen jälkeen liittymässä on tapahtunut yksi omaisuusvahinkoon johtanut risteämisonnettomuus. Valtatiellä 13 on voimassa nopeusrajoitus 80 km/h, ajonopeudet on koettu korkeiksi.

Valtatien 13 nopeusrajoitusta ehdotetaan alennettavaksi 80 km/h -> 60 km/h, jos turvasaarekkeet osoittautuvat riittämättömäksi turvallisuuden parantamisessa.

**2A Fieandtintie, Soinintien (mt 697) liittymä**

Fieandtintien ja Soinintien liittymässä on huonot näkemät tultaessa Fieandtintieltä Soinintielle. Kaavassa Fieandtintien Soinintien puoleinen pää on merkitty kevyen liikenteen väyläksi, Fieandtintietä ei ole rakennettu kaavan mukaisesti.

Moottoriajoneuvojen kulku Fieandtintieltä Soinintielle kielletään asentamalla Fieandtintielle moottoriajoneuvolla ajo kielletty-merkki.

**3A Kokkolantie (mt 697), Hämeenpurontien ja Ylisalmentien liittymä**

Hämeenpurontien (sairaalan liittymä) ja Ylisalmentien liittymässä on tapahtunut tarkastelujakson 1996-2000 aikana kaksi onnettomuutta, joista toinen oli loukkaantumiseen johtanut kevyen liikenteen onnettomuus. Valaistuksen suojatiesaarekkeen kohdalla on koettu olevan riittämätön.

Valaistusta suojatiesaarekkeen kohdalla ehdotetaan parannettavaksi.

**4A Aluenopeusrajoituksen 40 km/h alkamiskohdat keskustaajamassa: Keskustie (pt 16862), Koulutie (pt 16862), Korpijärventie ja Virastotie**

Keskustaajamaan asetettiin vuonna 2001 aikana uudet aluenopeusrajoitukset 40 km/h.

Aluenopeusrajoitusten havaittavuutta ehdotetaan parannettavaksi maalamalla nopeusrajoitukset 40 km/h Keskustien, Koulutien, Korpijärventien ja Virastotien ajoratoihin aluenopeusrajoituksen alkamiskohdissa.

**5A Koulutie (pt 16862) ja Keskustie (pt 16862)**

Koulutiellä ja Keskustiellä on tapahtunut tarkastelujakson aikana yksi jalankulkija ja yksi polkupyöräonnettomuus. Koulutien ja Keskustien suojatiesaarekkeiden kohdalla on suojatiemerkit tien reunoilla.

Suojatiesaarekkeiden havaittavuutta ehdotetaan parannettavaksi lisäämällä suojatiesaarekkeisiin suojatiemerkit. Suojatiemerkit asennetaan samaan varteen liikenteen jakajien kanssa.



Kuva 12. Suojatiesaarekkeen havaittavuutta parannetaan lisäämällä suojatiesaarekkeisiin suojatiemerkit

#### **6A Virastotie, korotetun suojatien kohta**

Virastotien korotetun suojatien kohdalla on epätasainen tie-varoitusmerkki. Epätasainen tie-varoitusmerkki varustetaan lisäksi kilvellä korotettu suojatie.

#### **7A Puistokäytävä hautausmaan kohdalla, Jyväskylätien (kt 58) liittymässä**

Puistokäytävälle on polkupyörällä ajo kielletty.

Puistokäytävällä oleva kielletty ajosuunta-merkki korvataan moottoriajoneuvolla ajo kielletty-merkillä.

#### **8A Karstulantie, Alkon liittymä**

Alkon liittymä Karstulantielle on koettu ongelmalliseksi. Korpijärventieltä Alkon liittymään tultaessa tie ohjaa autoilijan suoraan Alkon pihaan.

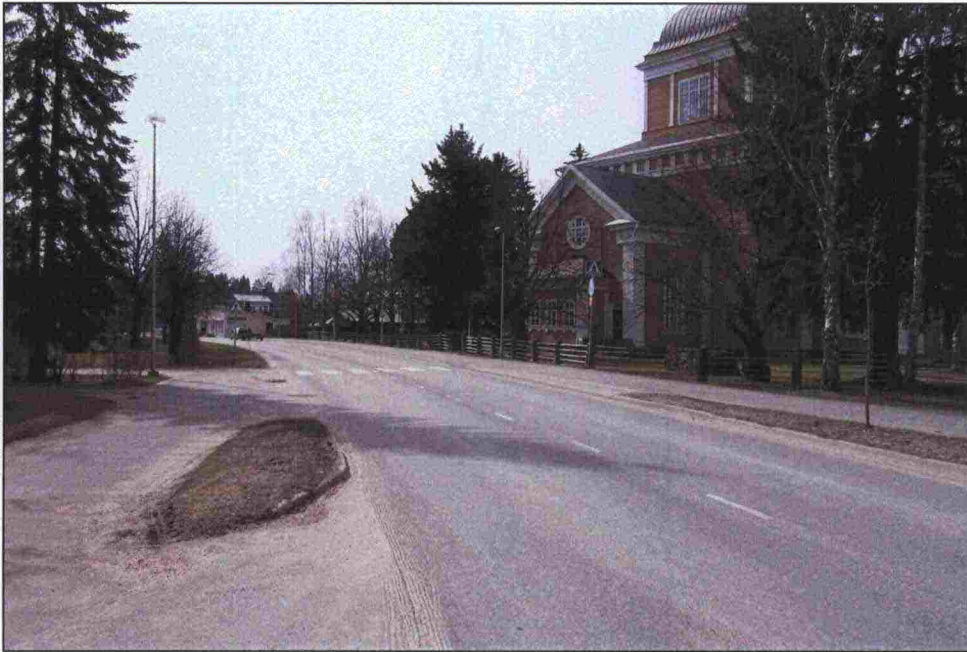
Alkon liittymän havaittavuutta ehdotetaan parannettavaksi erottamalla tontti-liittymä Karstulantiestä yliajettavalla reunakiveyksellä.



**9A Keskustie (pt 16862), kirkon kohta**

Vastapäätä kirkkoa suojatien kohdalla on Kaaritieltä Kirkon kohdan suojatielle vievä kevyen liikenteen väylä.

Kirkon kohdan suojatielle ehdotetaan rakennettavaksi kavennettu suojatie.



*Kuva 13. Keskustielle Kirkon kohdalle ehdotetaan rakennettavaksi kavennettu suojatie*

**10A Keskustie (pt 16862), Kaaritien liittymä**

Keskustiellä on koettu olevan korkeat ajonopeudet sekä tästä aiheutuvaa tien varren asukkaita häiritsevää melua.

Ajonopeuksien hillitsemiseksi ja kevyen liikenteen turvallisuuden parantamiseksi Keskustielle Kaaritien liittymän nykyiselle suojatielle ehdotetaan rakennettavaksi suojatiesaareke.

**11A Heikkilänmäentie, Jyväskylätien (kt 58) liittymä**

Jyväskyläntiellä Koulutien (pt 16862) ja Heikkilänmäentien liittymässä on onnettomuuksien kasaumapiste. Liittymässä on tapahtunut yhteensä kuusi onnettomuutta, joista yksi johti loukkaantumiseen. Koulutien liittymässä on liittymäsaareke.

Heikkilänmäentien liittymään ehdotetaan rakennettavaksi liittymäsaareke.

### 12A Jokelantie, Fieandtintien liittymä

Asuntoalueelle on asetettu aluenopeusrajoitus 40 km/h. Jokelantie liittyy Fieandtintiehen huonossa kulmassa jolloin etuajo-suhteet ovat liittymässä epäselvät.

Jokelantien liittymä ehdotetaan muotoiltavaksi uudelleen.

### 13A Koulutien (pt 16862) ja Keskustien (pt 16862) liittymä

Koulutien ja Keskustien liittymässä Koulutie muuttuu kaavatieksi. Kaavatieltä liittymään tultaessa on väistämisvelvollisuus. Etuajo-oikeutettu yleinen tie tekee liittymän kohdalla kaarteeseen. Koulutien (yleinen tie) ja Keskustien liittymissä on liittymäsaarekkeet.

Etuajo-oikeussuhteiden selkeyttämiseksi Koulutien (kaavatie) liittymää ehdotetaan muotoiltavaksi uudelleen niin, että liittymän etuajosuhteet selkeytyvät. Lisäksi Koulutielle (kaavatie) ehdotetaan rakennettavaksi liittymäsaarekke.



Kuva 14. Yleinen tie (Koulutie ja Keskustie) on etuajo-oikeutettu ja Koulutien jatkeella (kaavatie) on väistämisvelvollisuus

### 14 A Virastotie, Jyväskylätien (kt 58) liittymä

Jyväskyläntiellä Virastotien liittymässä on tapahtunut tarkastelujakson aikana kaksi omaisuusvahinkoon johtanutta onnettomuutta. Onnettomuudet olivat kääntymis- ja kevyen liikenteen onnettomuus.

Liittymän selkeyttämiseksi Virastotien liittymään ehdotetaan rakennettavaksi liittymäsaarekke.

**15A Kt 58, Rantakyläntien (pt 16861) liittymä**

Rantakyläntien liittymän kohdalla on tiukka mutka. Mutkan kohdalla on nopeusrajoitus 60 km/h.

Näkyvyyden parantamiseksi liittymän ja mutkan kohdalle ehdotetaan rakennettavaksi valaistus tarveselvityksen kantatien 58 parantaminen Vuorenmutkan kohdalla mukaisesti.

**16 A Heikintie, Jyväskylän tien (kt 58) liittymä**

Heikintielle Jyväskylän tien liittymään ehdotetaan rakennettavaksi liittymäsaareke.

**5.4 Toimenpideluokka II****1B Kt:n 58 ja Virastotien liittymä – Erämäentien (mt 6341) ja Soinintien (mt 697) liittymä**

Tieosuudella on tarkastelujakson 1996-2001 aikana tapahtunut yhteensä 14 onnettomuutta, joista kaksi loukkaantumiseen johtaneita kevyen liikenteen onnettomuuksia. Kokkolantien (mt 697) varrella on paljon asutusta ja Onnelan alueella teollisuuden työpaikkoja.

Jyväskylän tielle/Kokkolantielle välillä Virastotie – Soinintien liittymä rakennetaan kevyen liikenteen väylä vuonna 2002. Lisäksi Kokkolantielle rakennetaan suojatiesaareskeet Päällimentielle johtavan kevyen liikenteen väylän kohdalle, Kisaatien liittymään ja Artturinpolun liittymään. Hanke on merkitty Keski-Suomen tiepiiriin TTS:ssä vuodelle 2002.

**2 B Jyväskylän tie (kt 58) välillä Virastotie – Koulutie (pt 16862)**

Jyväskylän tien välillä Virastotie – Koulutie on koettu olevan turvaton kevyelle liikenteelle.

Välillä Virastotie – Koulutie ehdotetaan rakennettavaksi kevyen liikenteen väylä, jolloin se liittyy luontevasti nykyiseen jo olemassa olevaan kevyen liikenteen väylään Heikkilänmäellä.

**3B Koulutien (pt 16862) ja Keskustien (pt 16862) liittymä**

Koulutien ja Keskustien liittymässä on koettu olevan epäselvät etuajaoikeussuhteet.

Liittymään ehdotetaan rakennettavaksi kiertoliittymä.



#### **4B Keuruuntie (kt 58)**

Keuruuntiellä taajaman kohdalla on voimassa nopeusrajoitus 50 km/h. Kevyen liikenteen ylityskohtien on koettu olevan turvattomia.

Kevyen liikenteen olosuhteiden parantamiseksi ja nopeusrajoituksen tukemiseksi Keuruuntielle Hukkatien ja Kirkkokalliontien liittymän pohjoispuolelle sekä Meijeritien pohjoispuolelle ehdotetaan rakennettavaksi suojatiesaarekkeet.

#### **5B Pylkönmäentie (mt 636)**

Pylkönmäentiellä taajaman kohdalla on voimassa nopeusrajoitus 50 km/h. Pylkönmäentien varressa on runsaasti asutusta.

Nopeusrajoituksen tukemiseksi Pylkönmäentielle Kirkkokallion ja Korpijärventien pohjoispuolelle, Taka-Wetkantien pohjoispuolelle sekä Huutonientien pohjoispuolelle ehdotetaan rakennettavaksi suojatiesaarekkeet.



*Kuva 15. Pylkönmäentielle (mt 636) Taka-Wetkantien liittymään ehdotetaan rakennettavaksi suojatiesaareke*

#### **6B Soinintie (mt 697)**

Soinintien varrella, välillä Unikonsalmentie – Erämäentien (mt 6341), on nauhamaista asutusta. Tievalaistuksen koetaan loppuvan liian aikaisin.

Valaistusta ehdotetaan jatkettavaksi nykyisen valaistuksen päättymiskohdasta – Unikonsalmentien liittymään.

**7B Erämäentien (mt 6341)**

Erämäentien liittymässä on liittymävalaistus.

Liittymävalaistusta ehdotetaan jatkettavaksi noin 1 km Pöngän suuntaan.

**8B Keuruuntie (kt 58), välillä Vetkankannantie – Meijeritie**

Keuruuntien varrella on runsaasti asutusta. Keuruuntien on koettu olevan turvaton kevyelle liikenteelle.

Välille Vetkankannantie – Meijeritie ehdotetaan rakennettavaksi kevyen liikenteen väylä.

**9B Soinintie (mt 697) välillä Erämäentie (mt 6341) – Unikonsalmentie**

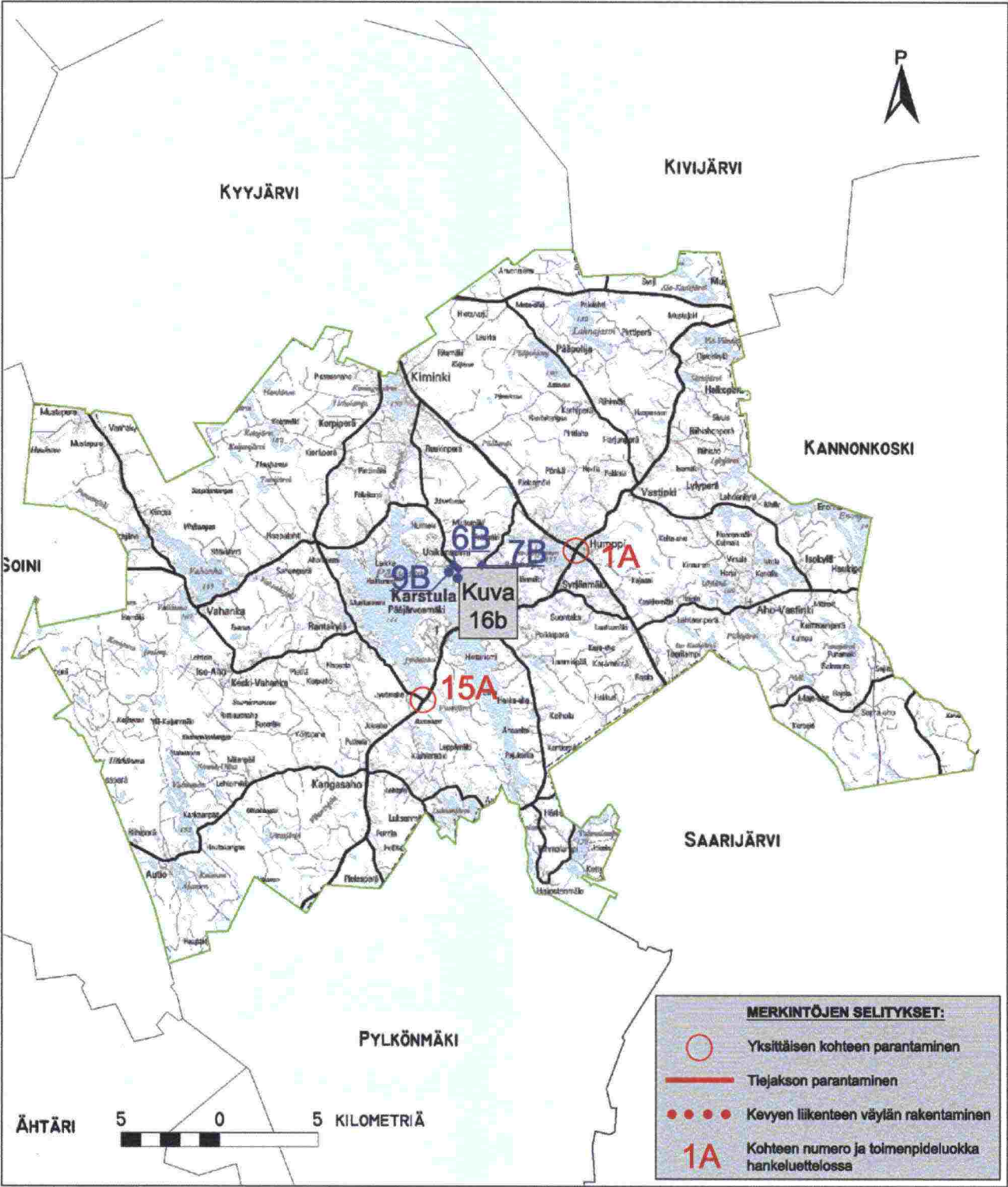
Soinintien varressa on nauhamaista asutusta.

Välille Erämäentien liittymä – Unikonsalmentie ehdotetaan rakennettavaksi kevyen liikenteen väylä.

**10B Pylkönmäentie (mt 636) välillä Huutoniementie – Keuruuntien (kt 58) kiertoliittymä**

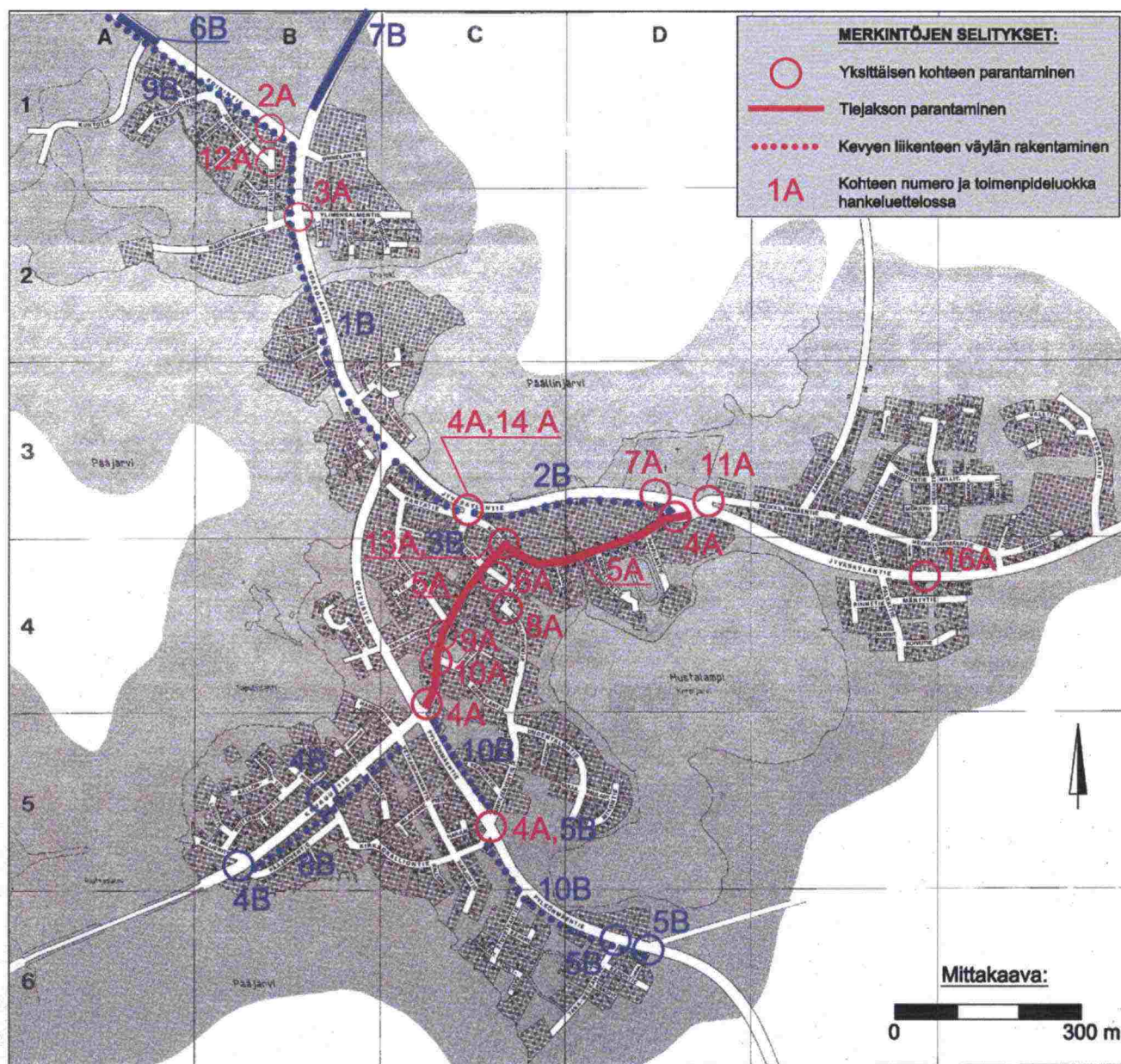
Pylkönmäentien varrella on runsaasti asutusta. Pylkönmäentien on koettu olevan turvaton kevyelle liikenteelle.

Välille Huutoniementie – Keuruuntien kiertoliittymä ehdotetaan rakennettavaksi kevyen liikenteen väylä.



Kuva 16a. Toimenpiteet haja-asutusalueella





Kuva 16b. Toimenpiteet keskustaajamassa

## **5.5 Kustannukset**

Parannustoimenpiteitä on suunnitelmassa esitetty yhteensä 26 kpl. Niiden kokonaiskustannukset ovat noin 1,4 milj. € (8,3 Mmk).

Tiehallinnon parannustoimenpiteitä on esitetty 13 kpl, joiden kustannukset ovat noin 0,8 milj. € (6,81 Mmk). Karstulan kunnan parannustoimenpiteitä on esitetty seitsemän kpl joiden kustannukset ovat noin 59 000 € (349 000 mk). Tiehallinnon ja kunnan yhteisiä parannustoimenpiteitä on esitetty yhteensä kuusi kpl, joiden kustannukset ovat noin 189 000 € (1,15 Mmk).

### **5.5.1 Toimenpideluokka I**

Ensimmäisen luokan toimenpiteillä vähennetään noin 67 000 € (400 000 mk) investoinneilla 0,11 henkilövahinko-onnettomuutta vuodessa. Tällöin ensimmäisen vuoden tuottoasteeksi saadaan 71%.

### **5.5.2 Toimenpideluokka II**

Toisen luokan toimenpiteillä 1,33 milj. € (7,9 Mmk) investoinneilla vähennetään 0,19 henkilövahinko-onnettomuutta vuodessa. Ensimmäisen vuoden tuottoaste on 5,4 %.



Taulukko 5. Toimenpideluokka I

KARSTULA  
TOIMENPIDELUOKKA I

Ensimmäisen vuoden tuottoaste &gt; 15 % tai yksittäisen toimenpiteen hinta &lt; 10 000 e

Tunn.	Kohde	Toimenpide	Heva. väh./v	Kust. e	Kust. 1 000 mk	1. vuoden tuottoaste	Toteut. T=Tieh K=Kta	Huom.
1A	Vt 13, kt:n 58 liittymässä (to 128 etäisyys 0)	Vt:n 13 nopeusrajoituksen alentamisen 80 km/h -> 60 km/h kt:n 58 liittymässä (vt 13 to 127 etäisyys 3650 m - to 128 etäisyys 200 m)	0,035	670	4	2012,5	T	
2A	Fieandtintie, Soinintien (mt 697) liittymä (mt 697 to 22 etäisyys 6110 m)	Moottoriajoneuvolla ajo kielletty-merkki Fieandtintielle	0,009	340	2	1035,0	K	
3A	Kokkolantie (mt 697), Hämeenpurontien ja Ylisaalmentien liittymä (mt 697 to 22 etäisyys 6320 m)	Kokkolantien valaistuksen parantaminen Hämeenpurontien (sairaala) ja Ylisaalmentien liittymässä olevan suojatiesaarekkeen kohdalla	0,005	170	2	766,7	T	
4A	Alueneopeusrajoitusten 40 km/h alkamiskohdat keskustaajamassa: Keskustie (pt 16862), Koulutie (pt 16862), Korpijärventie ja Virastotie	Nopeusrajoituksen 40 km/h maalaaminen Keskustien (pt 16862 to 1 etäisyys 10 m), Koulutien (pt 16862 to 1 etäisyys 1290 m), Korpijärventielle ja Virastotielle	0,011	670	4	632,5	T/K	
5A	Koulutie (pt 16862) ja Keskustie (pt 16862)	Suojatiemerkkien lisääminen paikallisten suojatiesaarekeisiin (to 1 etäisyydet: 375, 445, 520, 560, 625, 650, 710, 750, 930 ja 990 m)	0,018	3360	20	207,0	T	
6A	Virastotie, korotetun suojatien kohta	Epätasainen tie-varoituserkki varustetaan lisäkilvillä korotettu suojatie	—	170	1	—	K	
7A	Puistokäytävä hautausmaan kohdalla Jyväskylätien (kt 58) liittymässä	Puistokäytävällä oleva kielletty ajosuunta-merkin korvaaminen moottoriajoneuvolla ajo kielletty-merkkiin	—	170	1	—	K	
8A	Karstulantie, Alkon liittymä	Alkon liittymän erottaminen Karstulantiestä yliajettavalla reunakiveyksellä	—	840	5	—	K	
9A	Keskustie (pt 16862), kirkon kohta (to 1 etäisyys 290 m)	Kavennuksen rakentaminen kirkon kohdan suojatielle	0,005	5050	30	38,3	T	
10A	Keskustie (pt 16862), Kaaritien liittymä (pt 16862 to 1 etäisyys 200 m)	Suojatiesaarekkeen rakentaminen Keskustielle Kaaritien liittymässä olevalle suojatielle	0,005	5050	30	38,3	T	
11A	Heikkilänmäentie, Jyväskylätien (kt 58) liittymä (kt 58 to 37 etäisyys 1060 m)	Liittymäsaarekkeen rakentaminen Heikkilänmäentielle	0,004	5050	30	30,7	T/K	
12A	Jokelantie, Fieandtintien liittymä	Liittymän uudelleen muotoilu	—	5050	30	—	K	
13A	Koulutien (pt 16862) ja Keskustien (pt 16862) liittymä, kaarre (pt 16862 to 1 etäisyys 530 m)	Liittymäsaarekkeen rakentaminen Koulutielle, Koulutien liittymän muotoilu	0,007	10090	60	26,8	T/K	
14A	Virastotie, Jyväskylätien (kt 58) liittymä (kt 58 to 37 etäisyys 300 m)	Liittymäsaarekkeen rakentaminen Virastotielle	0,002	5050	30	15,3	T/K	
15A	Kt 58, Rantakylätien (pt 16861) liittymä (to 35 etäisyys 0)	Valaistuksen rakentaminen Vuorenmutkan kohdalla Rantakylätien liittymässä (kt 58 to 34 etäisyys 4300 m - to 35 etäisyys 450), Rantakylätien liittymävalaistus (pt 16861 to 1 etäisyys 0 m - 200 m)	0,008	20180	120	15,3	T	
16A	Heikintie, Jyväskylätien (kt 58) liittymä (kt 58 to 37 etäisyys 1800 m)	Liittymäsaarekkeen rakentaminen Heikintielle Jyväskylätien liittymään	0,002	5050	30	15,3	T/K	
YHTEENSÄ			0,111	66960	399	70,6		



Taulukko 6. Toimenpideluokka II

**KARSTULA**  
**TOIMENPIDELUOKKA II**

Ensimmäisen vuoden tuottoaste < 15 % tai yksittäisen toimenpiteen hinta > 10 000 e

Tunn.	Kohde	Toimenpide	Heva. väh./v	Kust. e	Kust. 1 000 mk	1. vuoden tuottoaste	Toteut. T=Tieh K=Kta	Huom.
1B	Välillä kt:n 58 ja Virastotien liittymä - Erämäentie (mt 6341) ja Soinintien (mt 697) liittymä	Kevyen liikenteen väylän rakentaminen Jyväskylantielle/ Kokkolantielle välille Virastotie - Erämäentie, n. 1,6 km (kt 58 to 37 etäisyys 300 - mt 697 to 22 etäisyys 6110 - 7140 m), suojatiesaarekkeiden rakentaminen Kokkolantielle: Päällimentielle johtavan kl-väylän kohdalle (to 22 etäisyys 7130 m), Kisatien liittymän pohjoispuolelle (to 22 etäisyys 6940 m), Artturinpolun liittymän pohjoispuolelle (to 22 etäisyys 6740 m)	0,097	336370	2 000	11,2	T	Keski-Suomen tiepiirin TTS:ssä vuodelle 2002
2B	Jyväskylantie (kt 58) välillä Virastotie - Koulutie (pt 16862)	Kevyen liikenteen väylän rakentaminen, n. 740 m (kt 58 to 37 etäisyys 300 - 1040 m)	0,028	117730	700	9,2	T	
3B	Koulutien (pt 16862) ja Keskustien (pt 16862) liittymä, kaarte (pt 16862 to 1 etäisyys 530 m)	Kiertoliittymän rakentaminen	0,036	168190	1 000	8,3	T/K	
4B	Keuruuntie (kt 58)	Suojatiesaarekkeiden rakentaminen Keuruuntielle: Hukatien ja Kirkkokalliontien liittymän pohjoispuolelle (to 35 etäisyys 5080 m) ja Meijeritien pohjoispuolelle (to 35 etäisyys 4750 m)	0,002	10090	60	7,7	T	
5B	Pylkönmäentie (mt 636)	Suojatiesaarekkeiden rakentaminen Pylkönmäentielle: Kirkkokallion ja Korpjärventien liittymän pohjoispuolelle (to 6 etäisyys 5190 m), Taka-Wetkantien pohjoispuolelle (to 6 etäisyys 4590 m) ja Huutoniementien pohjoispuolelle (to 6 etäisyys 4490 m)	0,003	15140	90	7,7	T	
6B	Soinintie (mt 697)	Valaistuksen rakentaminen nykyisen valaistuksen loppupisteestä - Unikonsalmentien liittymään, n. 870 m (mt 697 to 22 etäisyys 4710 - 5580 m)	0,005	25230	150	7,7	K	
7B	Erämäentie (mt 6341)	Valaistuksen jatkaminen nykyisen valaistuksen päättymiskohdasta n. 1 km Pöngän suuntaan (to 1 etäisyys 425 - 1430 m)	0,004	26910	160	5,8	K	
8B	Keuruuntie (kt 58), välillä Vetkankannantie - Meijeritie	Kevyen liikenteen väylän rakentaminen väliille Vetkankannantie - Meijeritie, n. 600 m (kt 58 to 35 etäisyys 4580 - to 36 etäisyys 5380 m)	0,004	92500	550	1,7	T	
9B	Soinintie (mt 697), välillä Erämäentie (mt 6341) - Unikonsalmentie	Kevyen liikenteen väylän rakentaminen, n. 580 m (mt 697 to 22 etäisyys 5580 - 6110 m)	0,002	84090	500	0,9	T	
10B	Pylkönmäentie (mt 636), välillä Huutoniementie - Keuruuntien (kt 58) kiertoliittymä	Kevyen liikenteen väylän rakentaminen väliille Huutoniementie - Keuruuntien kiertoliittymä, 1,1 km (to 6 etäisyys 4490 - 5588 m)	0,004	454100	2 700	0,3	T	
<b>YHTEENSÄ</b>			<b>0,185</b>	<b>1330350</b>	<b>7 910</b>	<b>5,4</b>		

## 5.6 Toimenpiteiden vaikutukset

Liikenneturvallisuustoimenpiteiden tehokkuutta arvioidaan henkilövahinko-onnettomuuksien vähenemisellä eli säästyvillä henkilövahinko-onnettomuuskustannuksilla.

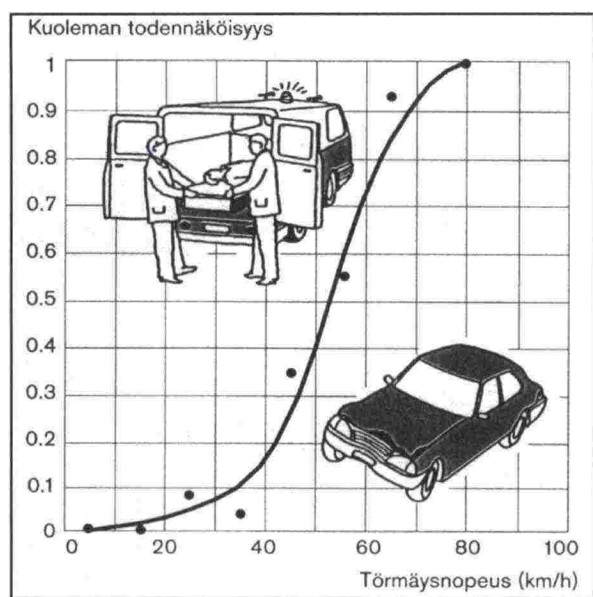
Taloudellisesti tehokkaimpia ovat pienin kustannuksin toteutettavat toimenpiteet mm. nopeusrajoitusten alentamiset, näkemien parantamiset, liikenteen ohjaustoimenpiteet ja suojatiejärjestelyt (korotetut ja saarekkeelliset suojatiet). Myös vilkkaasti liikennöityjen teiden valaiseminen on tehokas toimenpide.

Karstulan kuntaan esitettävät toimenpiteet, niiden alustavat kustannusarviot sekä henkilövahinko-onnettomuusvähenemät esitetään taulukoissa sivuilla 44-45.

### 5.6.1 Nopeusrajoitusten alentaminen

Ajonopeuksilla on ratkaiseva merkitys erityisesti kevyen liikenteen turvallisuudelle. Nopeuksilla on merkitystä sekä onnettomuuksien määrään, että onnettomuuksien vakavuuteen. Kevyen liikenteen ja autojen välisistä onnettomuuksista 80–90 % tapahtuu taajamissa. Taajamanopeuksien aleneminen keskimäärin 1 km/h on vähentänyt onnettomuuksien määrää 2–4 %. Jos auton nopeus on onnettomuushetkellä 60 km/h, jalankulkija kuolee noin 70 % todennäköisyydellä. Jalankulkijan vahingoittumisaste pienenee jyrkästi törmäysnopeuden alentuessa. Ajonopeuden vaikutus kuoleman todennäköisyyteen esitetään kuvassa 17.

Taajaman nopeusrajoituksen ollessa 50 km/h tai korkeampi, tasa-arvoisesta risteyksestä on varoitettava erikseen tienristeysmerkillä tai risteävälle tielle on asennettava väistämisvelvollisuutta osoittava merkki ts. kärkikolmio tai stop-merkki. Merkitsemiseen on varattu aikaa vuoden 2001 loppuun.



Kuva 17. Ajonopeuden vaikutus kuoleman todennäköisyyteen

### 5.6.2 Näkemien parantaminen

Turvallisuutta voidaan lisätä järjestämällä riittävän hyvät näkemät liittymissä ja suojateiden läheisyydessä. Istutukset tulee valita siten, että ne eivät kasvaessaan muodostu näkemäesteeksi. Samoin aurauslumen kasaamista liittymäalueille ja suojateiden läheisyyteen tulisi välttää. Koulujen liittymien näkemät sekä näkemät suojateille tulisi tarkistaa joka vuosi. Näkemien tarkistamisen voi suorittaa esim. koulun talonmies/vahtimestari ennen koulujen alkamista syksyllä.

### 5.6.3 Liikenteen ohjaustoimenpiteet

Liikenteen ohjauslaitteita ovat mm. liikennemerkkit ja tiemerkinnot. Liikenteen ohjauksella vaikutetaan ennen kaikkea liikenneturvallisuuteen ja liikenteen sujuvuuteen. Liikenteen ohjauksella annettavan tiedon tulee olla helposti havaittavaa ja ymmärrettävää.

**Liikennemerkkien** avulla selkeytetään liikennejärjestelyjä ja annetaan tietoa kuljettajalle miten ko. kohdassa tulee käyttäytyä. Liikennemerkkejä ei pitäisi olla liikaa, mutta riittävästi. Liikennemerkkejä voidaan asentaa mahdollisuuksien mukaan valaisinpylväisiin tai muihin liikennemerkkipylväisiin, jolloin merkkien havaittavuus paranee. Liikennemerkkit tulisi pitää kunnossa ja puhtaina läpi vuoden.

**Viitoituksen** tulisi olla selkeä ja yksiselitteinen. Kun viitoitus on epäselvä vieraspaikkakuntalainen autoilija kiinnittää huomiota liikaa reitin valintaan ja muu liikenne jää huomioimatta.

**Tiemerkinnöillä** voidaan liikenneympäristön selkeyttä parantaa huomattavasti. Vaikka merkinnät ovat talvella jään ja lumen peitossa, niistä on kuitenkin hyötyä suurimman ajan vuodesta.

### 5.6.4 Suojatiejärjestelyt

Suojatien havaittavuutta voidaan parantaa siirtämällä suojatiemerkit lähemmäs suojatietä ja lisäämällä suojatiemerkkeihin herätevarret. Rakenteelliset keinot ovat varmempi tapa hillitä ajonopeuksia kuin pelkät liikennemerkkit.

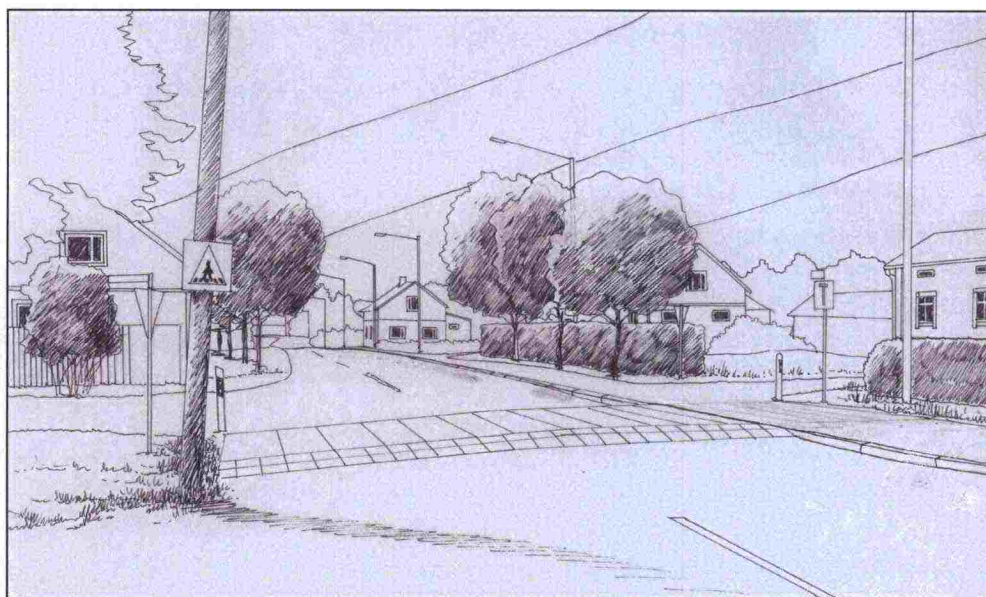
**Keskisaareke** on yleisin turvallisuutta parantava rakenne suojatien yhteydessä. Saarekkeen tehtävä on turvata kevyttä liikennettä mahdollistamalla ajoradan ylittäminen kahdessa vaiheessa sekä osittain hidastaa autoliikenteen nopeutta. Saarekkeen ja suojatien havaittavuutta voidaan parantaa lisäämällä myös suojatiesaarekkeelle suojatiemerkit.

**Töyssy** on tehokkaimpia nopeudenalentamiskeinoja. Se soveltuu parhaiten hyvin pieniin taajamiin ja asutokaduille, joissa se saattaa riittää ainoaksi toimenpiteeksi turvallisuuden parantamisessa.

**Korotettuja suojateitä** suositellaan käytettäväksi taajamakeskustoissa ja asuntoalueilla. Kauppatukijaksoilla ne korostavat kevyen liikenteen ylityskohtia ja alentavat ajonopeuksia. Korotetut suojatiet ovat töyssyjä suositeltavampia hidastimia, koska ne parantavat kevyen liikenteen mukavuutta ja suojatie on ymmärrettävä syy ajonopeuden hidastamiseen.



**Kavennettu suojatie** alentaa ajonopeuksia, lisää suojatien havaittavuutta ja lyhentää kevyen liikenteen ylitystä. Kavennus tehdään yhtä suurena ajoradan molemmilta reunoilta. Kavennus mitoitetaan yleensä siten, että kuorma-auto ja henkilöauto mahtuvat kohtaamaan sen kohdalla nopeudella 30 km/h. Ajoradan leveys on kavennuksen kohdalla enintään 5 m. Pienillä liikennemäärillä pelkän kavennuksen käyttö (ei korotuksia) ei juurikaan alenna autojen nopeuksia. Yksittäistä kavennuskohtaa voidaan tehostaa istutuksin ja reunaestein (pollarit).



Kuva 18. Korotettu suojatie

## 6. LIIKENNEKASVATUS-, VALISTUS- JA TIEDOTUSSUUNNITELMA



### 6.1 Tavoitteet

Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisemassa "Liikenneturvallisuussuunnitelma vuosille 2001-2005" on esitetty pitkän ja lyhyen aikavälin liikenneturvallisuustyön tavoitteet. Pitkällä aikavälillä tavoitteina ovat liikenneturvallisuuden arvostuksen parantaminen, liikenteen kasvun hillintä ja teknologisten innovaatioiden hyödyntäminen. Lyhyellä aikavälillä (vuosina 2001-2005) liikenneturvallisuuden arvostusta pyritään lisäämään liikenneturvallisuusvision avulla. Liikenneturvallisuusvisiossa liikennejärjestelmän kehittämisen tavoitteena on, ettei kenenkään tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti tie-liikenteessä. Liikenneturvallisuusvisiolle haetaan poliittista sitoutumista, jonka uskotaan lisäävän liikenneturvallisuutta parantaviin toimenpiteisiin suuntautuvaa rahoitusta ja resursseja. Sitoutuminen liikenneturvallisuustavoitteisiin ja -työhön merkitsee myös sitä, että liikenneturvallisuus otetaan yhtenä elementtinä huomioon kaikessa alue- ja yhdyskuntarakennetta koskevassa suunnittelussa ja toiminnassa. Käytännössä tämä näkyy esimerkiksi siten, että liikenneturvallisuus sisällytetään osaksi laatu- ja johtamisjärjestelmiä kuin myös kaikkea normaalia suunnittelutoimintaa. Tällöin liikenneturvallisuus on yksi tarkasteltava osatekijä uusien asuinalueiden suunnittelussa siinä missä palvelujen sijainti ja riittävyys.

Liikenneturvallisuusvisio ei voi toteutua pelkästään parantamalla liikenneympäristöä teknisin tai maankäytön suunnittelun toimenpitein. Suuri osa kuolemaan johtaneista onnettomuuksista johtuu muista kuin liikenneympäristön puutteista. Tyypillisiä syitä onnettomuuksiin ovat kuljettajan väärä tilannenopeus keliolosuhteisiin nähden, väsymys, alkoholi, piittaamattomuus. Siksi liikenneturvallisuusvision toteutumistavoite vaatii tuekseen liikennekasvatusta, -valistusta ja -tiedotusta.

Liikennekasvatuksella ja -valistuksella pyritään vaikuttamaan ihmisten käyttäytymiseen liikenneturvallisuutta parantavasti. Liikennekasvatus voidaan rinnastaa tapakasvatukseen – hyviin tapoihin kuuluu asiallisuus, kohteliaisuus ja toisten huomioon ottaminen. Hyvät tavat opitaan jo lapsena ja ne ohjaavat koko eliniän käyttäytymistämme. Liikennekasvatus, -valistus ja -tiedotustyö jatkuu kaikissa elinkaaren vaiheissa painotuksien vaihdellessa ikäryhmittäin. Lasten kohdalla korostetaan perussääntöjen opettamista liikumisessa, vanhempien osalta heidän antamansa esimerkin merkitystä lasten käyttäytymisessä. Ikäihmisten kohdalla merkittäviä asioita puolestaan ovat lääkkeiden ja sairauksien vaikutus liikkumiseen, tiedottaminen seniori-autokouluista, apuvälineiden merkitys ja yhteiskunnallisten tukipalvelujen saatavuus.

Liikenneturvallisuustyö mielletään helposti vain poliisille, tekniselle sektorille ja koululle kuuluvaksi työksi. Kuitenkin monet hallintokunnat tekevät jo nykyisin liikennekasvatustyötä merkittävästi. Tarkoituksena ei olekaan vähentää jo tehtävän työn merkitystä tai lopettaa sitä. Tämän suunnitelman tavoitteena on lisätä liikenneturvallisuustyön vaikutuksia kannustamalla hallinnonalojen väliseen yhteistyöhön.



## 6.2 Vaikutukset

Liikenneturvallisuustyön vaikutuksia voidaan arvioida määrällisesti esimerkiksi vähenemät henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksissa. Onnettomuuksien määrää arvioidaan valtakunnalliseen onnettomuusrekisteriin vietyjen poliisin tietoon tulleiden onnettomuuksien perusteella. Onnettomuusvähenemän seuraaminen ei kuitenkaan kerro koko tilannetta. Rekisterin ulkopuolelle jäävät kaikki ne onnettomuudet, joita ei ole poliisille ilmoitettu. Rekisteröimättömiä onnettomuuksia ovat esimerkiksi jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden kaatumistapaturmat. Kaatumisonnettomuuksien määrä ei ole vähäinen, arviolta 70000 onnettomuutta / vuosi Suomessa. Kaatumisonnettomuuksien kansantaloudellinen merkitys on suuri. Yhden kaatumisonnettomuuden kustannukset yhteiskunnalle ovat noin 36 000 mk (Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden kaatumistapaturmat, 2000, s77). Liikenneturvallisuustyön keinot vaikuttavat myös kaatumisonnettomuuksiin lieventäen tai vähentäen niitä.

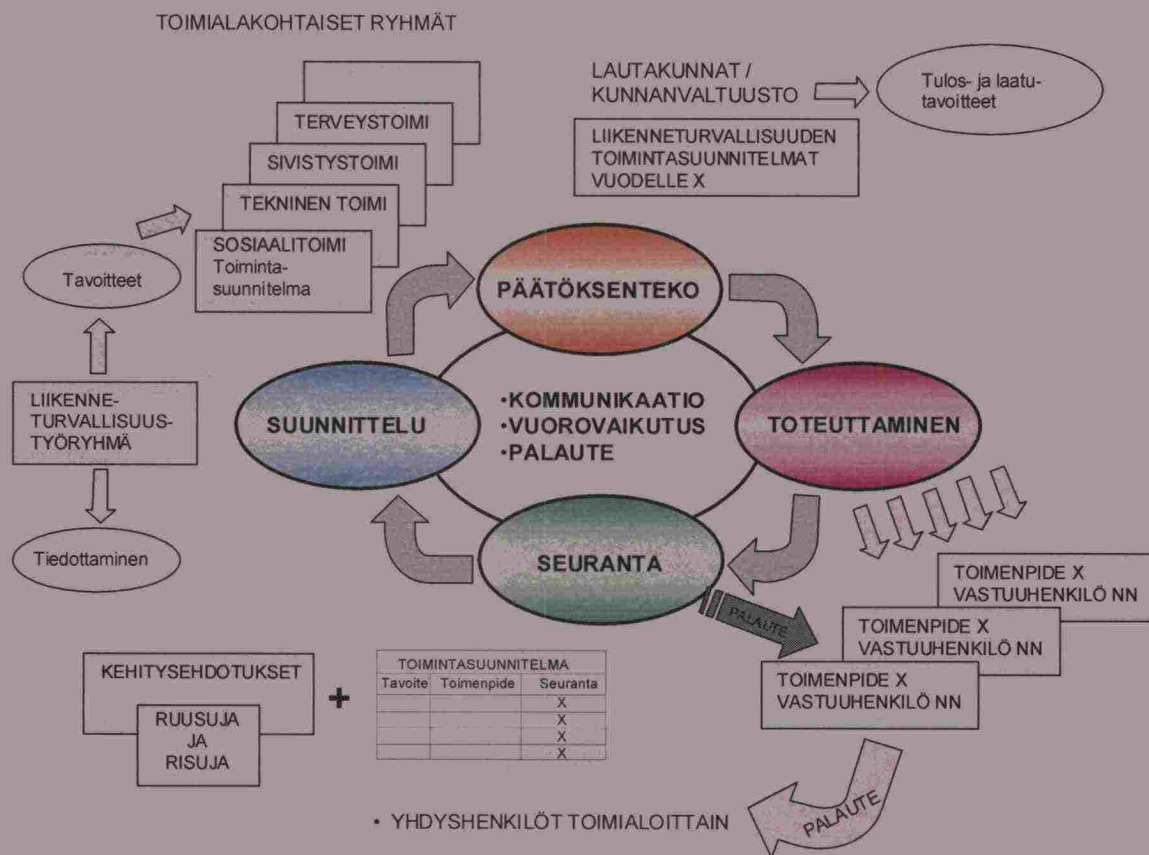
Samat toimenpiteet, joita tehdään liikenneturvallisuuden parantamiseksi, parantavat hyvinvointia ja viihtyisyyttä asuinympäristössämme. Hyvinvoinnin ja viihtyisyyden parantumista on vaikeaa mitata määrällisiin menetelmin, koska ne perustuvat enemmänkin koettuun liikenneturvallisuuteen. On vaikeaa mitata, kuinka arvokasta rahamääräisesti ovat lasten turvalliset kulkureitit ja turvallisuuden tunne liikuessa. Liikennekasvatuksen, -valistuksen ja -tiedotuksen avulla voidaan parantaa esimerkiksi ikääntyneiden kotona asumisen edellytyksiä.

Kestävän kehityksen mukaiset maankäyttöratkaisut ja yhdyskunnan toiminta ovat nykyisin yleisesti hyväksyttyjä ja tunnustettuja suunnittelu- ja toimintaperiaatteita. Liikenneturvallisuustavoitteilla ja kestäväällä yhdyskuntarakenteella on samansuuntaiset pyrkimykset.

## 6.3 Liikenneturvallisuustyön organisointi kuntatasolla

Yhtenä liikenneturvallisuussuunnitelman tavoitteena on jäsentää paikkakunnalla tehtävää liikenneturvallisuustyötä yhteentoimivaksi kokonaisuudeksi (kuva 19). Liikenneturvallisuuden parantamiseen vaikuttaa kaikkien hallintokuntien toiminta. Parempaan ja vaikuttavampaan lopputulokseen päästään eri hallintokuntien samansuuntaisella toiminnalla. Yhteistyön edistämiseksi perustetaan liikenneturvallisuustyöryhmä, jossa eri hallinnonalojen ja asiantuntijatahojen edustajat tapaavat kerran kaksi vuodessa toisiaan. Muilta osin liikenneturvallisuustyön koordinoinnissa voidaan käyttää organisaatioissa jo olemassa olevia rakenteita.





Kuva 19. Hallinnonkuntien liikenneturvallisuuksuustyön organisointi

## Liikenneturvallisuuksuustyöryhmä

Liikenneturvallisuuksuustyöryhmän rooli on ennen kaikkea koordinoiva. Liikenneturvallisuuksuustyöryhmän muodostavat hallintokunnittain nimetyt edustajat, 1-2 luottamushenkilöä ja mahdolliset yhteistyötahot joko vakituisesti tai vierailijoina. Yhteistyötahoina voivat olla esimerkiksi poliisi, Tiehallinto ja Liikenneturva. Liikenneturvallisuuksuustyöryhmä määrittelee liikenneturvallisuuksuustyön tavoitteet vuosittain edellisvuoden palautteen, kokemusten ja seurannan perusteella. Tavoitteet voivat olla määrällisiä tai toiminnallisia. Tavoitteita tukevien käytännön toimenpiteiden suunnittelusta ja toteuttamisesta vastaavat toimialakohtaiset ryhmät. Toimintasuunnitelmien sisältöä on käsitelty tarkemmin seuraavassa luvussa. Liikenneturvallisuuksuustyöryhmässä olevat hallintokuntien edustajat toimivat samalla yhdyshenkilöinä työryhmän ja hallintokuntien välillä. Heidän kautta tavoitteet välittyvät hallintokunta-kohtaisiin toimintasuunnitelmiin. Liikenneturvallisuuksuustyölle voidaan määrittellä teema, johon minäkin vuonna keskitytään ns. normaalitoiminnan lisäksi. Vuosittaisten tai kausittaisten teemojen käyttäminen edistää osaltaan hallinnonalojen välistä yhteistyötä ja lisää liikenneturvallisuuksuustyön näkyvyyttä. Yhteisten teemojen ympärille on helpompi yhdessä organisoida erilaisia tapahtumia ja ajoittaa toteuttaminen tietylle ajankohdalle. Usean hallinnonalan toimiessa samanaikaisesti yhteisen teeman ympärillä on toiminta näkyvämpää ja siten myös vaikutuksiltaan tehokkaampaa.

## Päätöksenteko

Liikennekasvatuksen, -valistuksen ja -tiedotuksen kehittäminen etenee ensin hallinnonaloittaisissa lautakunnissa. Toimintasuunnitelmat ja yhdyshenkilöt liikenneturvallisuustyöryhmään on hyvä käsitellä lautakunnassa. Lautakuntakäsittely varmistaa sitoutumisen tuomalla liikenneturvallisuustyölle asetetut tavoitteet konkreettisina toimenpiteinä osaksi hallinnonalan tulostavoitteita. Lautakunnan nimeämille yhdyshenkilöille osoitetaan samalla henkilötyöaika ja tarvittavia resursseja käytettäväksi liikenneturvallisuustyöhön. Lautakuntakierroksen jälkeen liikenneturvallisuussuunnitelma (liikennetekniset toimenpiteet + liikennekasvatuksen, -tiedotuksen ja -valistuksen toimintasuunnitelmat) hyväksytään kunnanvaltuustossa, jolloin liikenneturvallisuudelle asetetut tavoitteet ovat virallisesti osa kaupungin laatu- ja tulostavoitteita.

## Toteuttaminen

Käytännössä liikenneturvallisuustyö muodostuu monista yksittäisistä toimenpiteistä. Mitä selkeämpiä toimintasuunnitelmat ovat, sitä todennäköisemmin ne toteutuvat.

## Seuranta ja tiedottaminen

Tavoitteiden asettamisen lisäksi työryhmän toimintaan kuuluu seuranta. Toiminta ilman seurantaa ei pitkän päälle ole kenenkään etu. Ne, jotka liikenneturvallisuustyötä käytännössä tekevät tarvitsevat toiminnalleen tukea, kannustusta ja arvostusta. Mikäli toimintaa ei seurata, ei sitä välttämättä arvostetakaan yhtä paljon ja mahdollisuudet toiminnan kehittämiseen heikenevät. Hallintokuntakohtaisten toimintasuunnitelmien toteutumisesta tehdään vuosittain yhteenveto. Hallinnonalojen edustajat voivat toimia palautteen kerääjinä ja välittäjinä sekä seurata vuosittaisten toimintasuunnitelmien toteutumista. Liikenneturvallisuustyöryhmä kokoaa yhteen tulokset ja vaikutukset ja vastaa tiedottamisesta. Tiedottamisen kohderyhmiä turvallisuustyötä tekevien ohella ovat poliittiset päättäjät ja asukkaat. Tiedottamisella on kaksi tärkeää tehtävää: informatiivinen ja julkinen. Informatiivinen merkitys pitää sisällään sen, että jokaisella liikenneturvallisuustyöhön osallistuneella on mahdollisuus saada tietoa toiminnan tuloksista. Toisaalta tiedottaminen tuloksista ja vaikutuksista antaa poliittiselle päätöksenteolle informaatiota päätöksenteon tueksi. Tiedottamisen avulla varmistetaan toiminnan avoimuus ja julkisuus. Julkisuus vaikuttaa liikenneturvallisuustyön arvostukseen positiivisesti. Siksi liikenneturvallisuuden parantamiseksi tehdyistä ponnisteluista ja onnistumisista kannattaa tiedottaa laajasti ja näkyvästi. Julkisuutta voidaan hyödyntää myös huomion kiinnittämiseksi paikallisiin liikenneturvallisuuden ongelmakohtiin.



## Toimintasuunnitelman sisällöstä ja luonteesta

### *Miksi toimintasuunnitelma tehdään?*

Hyvätkin suunnitelmat jäävät helposti hyllyyn pölyttymään ja sen välttämiseksi tehdään toimintasuunnitelma. Toimintasuunnitelma pitää sisällään konkreettiset ensimmäiset askeleet liikenneturvallisuussuunnitelman toteuttamiseksi hallintokunnittain esitettynä. Suunnitelmat voidaan hyväksyä hallinnonalan toiminnasta vastaavassa lautakunnassa, jolloin ne voidaan sisällyttää osaksi hallinnonalan vuosittaisia tavoitteita..

### *Mitä se pitää sisällään?*

Toimintasuunnitelmassa esitetään selkeästi ilmaistuja käytännön toimenpiteitä. Jokaisen toimenpiteen osalta yksilöidään tavoite eli mihin toimenpiteellä pyritään. Lisäksi toimintasuunnitelmaan kirjataan suunniteltu ajoitus, mahdolliset yhteistyötahot toteuttamisessa ja nimetään vastuuhenkilö.

### *Toimintasuunnitelmassa esitettävien toimenpiteiden luonteesta*

- ideat ja tavoitteet realistiselle pohjalle – organisaatioiden oltava kykeneviä kuljettamaan ideoitaan itse eteenpäin
- selkeistä, konkreettisista toimenpiteistä sopiminen hallinnonalojen välisen yhteistyön käynnistämiseksi – mahdollisuuksien mukaan myös kuntien välisen yhteistyön mahdollisuudet

Eri hallinnonalat tuntevat itse parhaiten tekijänsä ja toimintatapansa – toimintasuunnitelmassa esitetyt toimenpiteet ovat tekijöidensä näköisiä. Toimenpiteiden toteuttamisessa pyritään mahdollisuuksien mukaan hyödyntämään olemassa olevia verkostoja ja toimintatapoja. Tiedottamista ja koulutusta voidaan toteuttaa esimerkiksi henkilökunnan yhteisissä kuukausi- tms kokouksissa, vanhempainilloissa, vammaisneuvostoissa jne.

### *Avoimuus ja vuorovaikutteisuus*

Toimintasuunnitelma pitää olla helposti kaikkien organisaatiossa työskentelevien saatavilla joko sähköisessä muodossa tai paperilla. Henkilöstöllä pitää myös olla mahdollisuus antaa toimintasuunnitelmasta palautetta joko kritiikkinä, kannustuksena tai kehittämis ehdotuksina. Paitsi työntekijöiden palaute myös asiakkaiden antaman palautteen kerääminen on tärkeää. Palautteen keruu asiakkailta mahdollistaa onnistuneiden ideoiden kierrättämisen.

## **Liikennekasvatuksen, -tiedotuksen ja -valistuksen nykytila Karstulassa**

Liikennekasvatuksen, -tiedotuksen ja -valistuksen nykytilaa arvioitiin puhelinhaastattelujen avulla. Haastatelluilta tiedusteltiin nykyisin käytössä olevia tapoja ja käytäntöjä. Samalla kartoitettiin alustavasti olemassa olevia verkostoja, joita tulevaisuudessa voisi hyödyntää enemmänkin liikennekasvatuksessa, -valistuksessa ja -tiedotuksessa. Seuraavassa on nykyistä liikenneturvallisuustyötä tarkasteltu ihmiselämän elinkaaren mukaisesti ”vauvasta vaariin”.



Äitiysneuvolatoiminnassa äitien turvavyön käytöstä keskustellaan, jos asiakas asian ottaa puheeksi. Äitiysneuvola lainaa turvakaukaloita, joita useimmat tulevista vanhemmista osaavat kysyäkin. Turvakaukaloista ja vauvojen kuljettamisesta keskustellaan yleensä muutoinkin käyntien aikana.

Lastenneuvolasta jaetaan vanhemmille käyntien yhteydessä Mannerheimin lastensuojeluliiton, Liikenneturvan ja lasten tapaturmatoimikunnan toimittamaa materiaalia. Yhden neuvolakäynnin aikana ei materiaalin sisältöä välttämättä ehdi käymään läpi. Etenkin nuorimpien lasten kohdalla valtaosa neuvolakäyntiin varatusta ajasta kuluu muihin aiheisiin. Pyöräilyikäisiltä lapsilta, 4-5 vuotta, kysellään kypärän käytöstä. Vanhempien antaman esimerkin merkitys lasten asenteisiin on esillä neuvolakäyntien aikana.

Kunnassa on yksi päiväkotitoiminta, yksi ryhmäperhepäiväkotitoiminta ja lisäksi 21 perhepäivähoitajaa. Päivähoidossa lasten liikennekasvatus tapahtuu lähinnä käytännön esimerkkien kautta askartelussa, piirtelyssä ja liikuttaessa päiväkodin aitojen ulkopuolella (harjoitellaan suojatien ylittämistä jne). Turvavyön käytön merkityksestä puhutaan, tehdään heijastimia ja järjestetään poliisivierailuja. Lasten asenteisiin vaikuttamisena voi pitää myös sitä, että vaaditaan kypärän käyttöä luistelllessakin. Päiväkodin liikenneympäristön parantamiseksi parkkialuetta on laajennettu. Toimenpiteen tavoitteena on rauhoittaa päiväkodin sisääntuloa, joka ruuhkautuu lapsia tuodessa ja haettaessa.

Esikouluryhmiä on kaksi, joista toinen toimii päiväkodin ja toinen koulun yhteydessä. Esi- ja alkuopetusta varten on tehty opas, jossa liikennekasvatus on yhtenä osa-alueena. Esikouluikäiset ovat se ryhmä, jonka kohdalla vanhemmat usein ensimmäisen kerran havahtuvat liikennekasvatuksen merkitykseen. Ennen esikouluikää vanhemmat hoitavat lasten kuljetuksen kodin ja päivähoitopaikan välillä ja useimmiten autolla. Seurauksena on, että lasten perusliikkuminen ja perusliikkumistaitojen opettaminen jää vanhempien taholta helposti liian vähäiselle huomiolle. Suurimmalla osalla lapsista hoitopäivä on pidempi kuin esikoulu, joka kestää päivittäin noin neljä tuntia. Osa päivähoitolapsista joutuu esikoulun jälkeen siirtymään kävellen perhepäivähoitajalle. Myös ekakoululaiset siirtyvät koululta iltapäivähoitopaikkaan. Näissä siirtymissä on tarvittaessa ollut apuna koulunkäyntiavustajia ja kummiluokan oppilaita. Kummiluokkalaiset ovat kuudesluokkalaisten, jotka toimivat avustajina. Osa esikouluikäisistä on kävellyt yksin.

Esikoululaisten vanhemmille on kevään viimeisissä vanhempainilloissa pyritty korostamaan sitä, että ennen koulun alkua opetellaan oikeat liikennetavat ja turvalliset reitit kouluun ja iltapäivähoitoon.

Karstulassa on viisi kyläkoulua ja keskuskoulu, jossa toimii ala- ja yläaste sekä lukio. Kyläkoulujen oppilaista suuri osa on kyyditettäviä. Kyyditykset tehdään linja-autoilla ja takseilla. Linja-autonkuljettajien kanssa on vuosittain palaveri, jonka yhteydessä turvallisuusasioita on käsitelty. Taksit sen sijaan ovat käytössä vasta toista vuotta ja niiden kuljettajien kanssa ei toistaiseksi ole järjestetty tapaamista.

Opetuksessa liikenneasioita on käsitelty ala-asteen ympäristötiedon tunneilla (alkaa kolmannella luokalla). Liikenneturvasta saatua materiaalia on käytetty satunnaisesti. Henkilökohtaiset kontaktit Liikenneturvaan puuttuvat. Poliisivierailujen yhteydessä on mm. käyty läpi heijastimen käyttöä ja katsottu liikenneaiheisia videoita. Vuosittain järjestetään polkupyöräretkipäivä, jolloin pyöräilyyn liittyviä asioita käydään läpi ja katsastetaan polkupyöriä. Jokaiselle koululaiselle jaetaan kerran vuodessa heijastin. Paikalliset yrittäjät ovat tehneet lahjoituksia tätä käyttötarkoitusta varten.

Koululaisten vanhempainilloissa on käsitelty liikenneturvallisuusasioina mm. kypärän käyttö, heijastin ja turvallisen koulutien opastaminen.

Kunnassa on yksi vanhainkoti ja 17 kodinhoitajaa. Iäkkäille järjestetään neuvolassa joukkotarkastuksia. Yhteen käyntiin varatun ajan aikana (30 minuuttia) ei juurikaan ole mahdollisuuksia ylimääräiseen keskusteluun. Terveystieteiden opiskelijat ovat kartoittaneet keskustan osalta ne palvelut ja paikat, joihin pääsee pyörätuolilla.

Kunta on mukana Karstulan, Saarijärven, Kyyjärven ja Pylkönmäen yhteisessä vanhustyön kehittämistyöryhmässä. Kehittämistyöryhmä järjestää avoimia tilaisuuksia, joihin on osallistunut niin kuntien työntekijöitä kuin kuntalaisia. Varsinainen työryhmä kokoontuu kuukausittain. Noin vuosi sitten kehittämistyöryhmä järjesti avoimena tilaisuutena liikenneturvallisuuspäivän, jossa mm. terveyskeskuslääkärin puhui ajokorttiasioista ja ikäihmisten autoilusta. Viime syksynä pidetyn avoimen tilaisuuden teemana oli liikkumista helpottavat apuvälineet kuten kävelykepit. Tilaisuuteen osallistuneet kodinhoitajat sovelsivat saamaansa uutta informaatiota ahkerasti seuraavien viikkojen aikana tehdessään kotikäyntejä vanhusten luona. Samalla tieto kävelykepin oikeista käyttötavoista välittyi kodinhoitajien kautta vanhuksille.

Kunnassa toimiva vanhusneuvosto lisää vuorovaikutteisuutta iäkkäiden, kunnan viranhaltijoiden ja luottamusmiesten välillä. Vanhusneuvosto on kunnanhallituksen asettama työryhmä, johon kuuluu kolmen eläkeläisjärjestön edustajaa ja kunnan edustajia. Tarvittaessa kokoontuva vanhusneuvosto voisi olla sopiva kanava välittää tietoa liikenneturvallisuusasioista.

Iäkkäiden liikkumista helpottaa joukkoliikennetaksi, joka kulkee muutamana päivänä viikossa. Joukkoliikennetaksin voi tilata kotiovelle ja matka maksaa saman kuin normaali joukkoliikennemaksu. Lisäksi vanhainkodin yhteydessä toimivaan päiväkeskukseen järjestetään kyydityksiä. Syrjäseudulla asuvat ajokortittomat leskinaiset ovatkin näiden kyyditysten varassa. Kuljettajien kanssa ei ole ollut erikseen palaveria siitä, miten iäkkäämmät huomioidaan asiakkaina. Esim. kaikki eivät jaksakaan kantaa edes kauppakassejaan sisälle.



### Nykytilanne tienkäyttäjäkyselyjen valossa

Karstulassa tehtiin tienkäyttäjäkysely, jossa kartoitettiin liikenneturvallisuuden ja liikennekäyttäytymisen nykytilaa. Kyselyn perusteella todettuja liikenneympäristön ongelmakohteita ja kyselyyn osallistuneita kohderyhmiä on käsitelty luvussa 3.2.

Liikennekäyttäytymisen nykytilaa selvitettiin kyselyssä erilaisten väittämien avulla, joihin pyydettiin ottamaan kantaa valitsemalla ”pitää paikkansa” tai ”ei pidä paikkaansa” tai ”en osaa sanoa”. Lisäksi tyhjät vastaukset koodattiin omaksi kohdaksi. Vastauksia oli yhteensä 102 kpl. Kysymyslomake kokonaisuudessaan on raportin liitteenä (liite 2).

Vastaukset, joissa selkeä enemmistö (>67 kpl vastauksista) **oli samaa mieltä väittämän kanssa:**

- autot ajavat ylinopeutta
- nuoret kuljettajat (pyöräilijät / autoilijat) ajavat vaarallisesti
- ihmiset eivät käytä heijastimia
- ihmiset eivät ylitä suojatien kohdalta
- pyöräilijät eivät käytä kypärää
- pyöräilijät eivät käytä pimeällä valoja

Vastaukset, joissa selkeä enemmistö (>65 kpl vastauksista) **oli eri mieltä väittämän kanssa:**

- jalankulku keskustassa on vaarallista
- autot ajavat liian hitaasti
- autojen pysäköinti on hankalaa
- autoja ei pysäköidä omalle paikalleen
- autot eivät käytä ajaessaan valoja
- liikenteen aiheuttama melu häiritsee minua
- kuorma-autot ja rekat ajavat vaarallisesti
- hitaat ajoneuvot kuten traktorit ajavat vaarallisesti

Vastausten ”en osaa sanoa” ja tyhjien vastausten osuus oli keskimäärin noin 20 kpl. Eniten ”en osaa sanoa” vastauksia annettiin väittämiin

- ihmiset ajavat lääkkeiden ja huumeiden vaikutuksen alaisina (69 kpl)
- ihmiset ajavat humalassa (47 kpl)

Johtopäätöksenä voisi todeta etteivät näitä asioita koeta kovin läheisiksi.

Tasan mielipiteet jakautuivat seuraavien väittämien kohdalla:

- pyörätiet ja jalkakäytävät ovat heikossa kunnossa
- autot eivät kääntyessään varo jalankulkijoita
- pyöräilijät eivät käytä pyörätietä
- mopot ajavat pyöräteillä tai jalkakäytävillä

Kyselyssä selvitettiin myös vastaajien mielipiteitä erilaisista liikenneturvallisuustoimenpiteistä. Toimenpiteitä pyydettiin arvioimaan asteikolla 1-4, jossa 1=erittäin huono ja 4=erittäin hyvä. Lisäksi vaihtoehtona oli 0=en osaa sanoa. Tulosten koodauksessa tyhjät vastaukset on koodattu =5. Tyhjiä vastauksia oli 20-30 kpl / kysymys. En osaa sanoa vastauksia oli yleisesti ottaen 1-5 kpl.



Huonoimpana keinona pidettiin nopeudenrajoitinta autossa. Toimenpiteet, joiden kohdalle kertyi eniten ”en osaa sanoa” ja tyhjiä vastauksia olivat:

- kameravalvonta liikennevaloissa päin punaista ajamisen estämiseksi
- nopeudenrajoitin autossa

Erittäin hyvinä keinoina pidettiin:

- juopuneena ajamisen estäminen (puhalluskoerattilukko)
- tiedottaminen ja valistus, kohderyhmänä lapset
- kuljettajaopetus, kohderyhmänä mopoilijat / moottoripyöräilijät
- kuljettajaopetus, kohderyhmänä nuoret auton kuljettajat

Lisäksi vastaukset jaoteltiin kolmeen ryhmään: huonot (1-2), hyvät (3-4) ja en osaa sanoa (0 ja 5). Tällöin kaikki muut liikenneturvallisuustoimenpiteet saivat selkeän kannatuksen paitsi kameravalvonta, sakotuskäytäntö, nopeudenrajoitin ja työikäisten kuljettajien kuljettajaopetus.

Tiivistettynä kyselyn tuloksista voidaan todeta, että vastaajien mielestä liikennekäyttäytyminen on ”höltynyt”. Tämä näkyy ylinopeuksina, suojavarusteiden käyttämättömyytenä ja liikennesääntöjen rikkomisena. Kevyttiikenteen olosuhteet ovat heikentyneet, mikä näkyy turvattomuuden tunteena liikuttaessa pyörällä tai kävellen. Tienkäyttäjistä kevyttiikenne kärsii ensimmäisenä, jos piittaamattomuus muista tienkäyttäjistä yleistyy.

Liikenneturvallisuutta parantavina keinoina arvostettiin kasvatusta, tiedotusta ja valistusta sekä kuljettajaopetusta kaikille suuntautuen. Yleisesti ottaen pakkokeinoja liikenneturvallisuuden parantamiseksi ei pidetty hyvinä. Rattijuopumusta pidetään niin vakavana rikkeenä, että sen ehkäisemiseksi ollaan valmiit hyväksymään pakkokeinotkin (puhalluskoerattilukko). Kannatettavana ajatuksena pidettiin myös liikenneturvallisuusvälineiden muuttamista pakollisiksi.

## 6.4 Liikenneturvallisuustyön kehittäminen Karstulassa

Kyselyjen perusteella kuntalaiset ovat sitä mieltä, että kuri liikennekäyttäytymisessä on höltynyt ja piittaamattomuus kanssakulkijoista on lisääntynyt. Liikenneturvallisuutta parantavista keinoista vastaajat pitivät parhaimpina kasvatusta, valistusta ja kuljettajaopetusta kaikille kohderyhmille suunnattuna.

Liikenneturvallisuustyön nykytilanteen analyysin perusteella tiedetään, että eri hallintokunnissa tehdään jo nykyisin melko paljon liikenneturvallisuustyötä. Työtä kuitenkin tehdään pikemminkin hallintokunta- tai organisaatiokohtaisesti kuin yhdessä. Yhteistyön kehittäminen on selkeästi kohde, johon pitäisi tulevaisuudessa kiinnittää huomioita. Yhteistyö toisi mukanaan näkyvyyttä ja vaikuttavuutta liikenneturvallisuustyöhön.

Liikenneturvallisuustyön tavoitteet pitäisi tuoda osaksi jokaisen hallinnon alan omia tavoitteita. Liikenneturvallisuustavoitteiden pitäisi olla osana toiminnalle asetettuja tulostavoitteita. Toimintasuunnitelmien avulla asetetut tulostavoitteet jäsentyvät käytännön toimenpiteiksi. Lisäksi toimintasuunnitelmien avulla tulostavoitteiden toteutumista voidaan seurata.

Kaikkien hallintokuntien osalta pätee se ettei henkilökunnalle ole järjestetty erityistä koulutusta tai tiedottamista liikenneturvallisuustyön piristämiseksi. Henkilökunnan motivoimiseksi ja tietojen ja taitojen ajantasaistamiseksi koulutuksen ja tiedottamisen järjestäminen voi pitää tärkeänä. Kuten koulutustilaisuutta liukastumisia ja kaatumisia ehkäisevistä turvavälineistä kodinhoitajille ja muille ikäihmisten parissa työskenteleville. Tieto ikäihmisille kulkee parhaiten niiden kautta, jotka muutoinkin ovat läheisessä kanssakäymisessä heidän kanssaan. Tiedotusta ja valistusta voi tuki järjestää suoraan ikäihmisillekin. Koulutusta, valistusta ja tiedotusta liikenneturvallisuustyöstä voidaan järjestää henkilökunnan yhteispalavereiden yhteydessä (viikko- tai kuukausikokoukset).

Liikenneturvan Jyväskylän paikallistoimisto seurasi keväällä 2001 turvavöiden käyttöä Saarijärven seudulla. Saarijärvellä turvavyön käyttöaste oli noin 64% ja Karstulassa 52%, kun valtakunnallisesti turvavyön käyttöaste on noin 80%. Turvavyön käytön lisääminen on yksi konkreettinen haaste liikenneturvallisuustyölle. Turvavyön käyttö on samalla hyvä esimerkki siitä, miten kaikkien hallinnonalojen toiminnalla voidaan vaikuttaa samaan ongelmaan. Jotta turvavyön käyttö lisääntyisi merkittävästi, tarvitaan kasvatus-, valistus- ja tiedotustoimenpiteitä "vauvasta vaariin". Jos eri hallinnonalojen toimenpiteiden toteutus ajoitetaan samanaikaisesti, on vaikutus tehokkaampi ja toiminta näkyvämpää.

Yhteistyö liikenneturvallisuustyössä voi toteutua niin hallinnonalan sisällä kuin hallinnonalojen välillä. Esimerkkinä hallinnonalan sisäisestä yhteistyöstä voi mainita koulujen liikenneturvallisuustempaukset. Jokavuotisen yksinpuurtamisen sijaan voisi sopia vaikka koulujen välillä tapahtuvasta tapahtumien kierrätyksestä. Tällöin yksi koulu voisi toteuttaa isomman tapahtuman (liikennemessut tms.), jonne keskitettäisiin myös yhteistyö muiden tahojen kanssa (poliisi, pelastustoimi, Liikenneturva Jane). Oppilaat muilta kouluilta voisivat käydä vierailemassa tapahtumassa osana omaa liikenneturvallisuusviikkoaan. Kierrättämisestä on hyötyä, mikäli isomman tapahtuman jokavuotinen järjestäminen tuntuu liian raskaalta organisaation voimavaroihin nähden.

Pääpainoisesti liikenneturvallisuustyö on osa normaalia toimintaa, jossa hyödynnetään olemassa olevia verkostoja. Näitä ovat esimerkiksi erilaiset kohtaamiset asiakkaiden kanssa kuten vanhempainillat, neuvolakäynnit, terveystarkastukset, kotikäynnit ja toisaalta henkilökunnan kokoukset ja yhteiset tilaisuudet.



## 7. LIIKENNETURVALLISUUSTYÖN JATKUVUUS



Liikenneturvallisuuden merkittävimmät ongelmat Karstulassa eivät niinkään koske onnettomuuksien lukumäärää kuin koettua liikenneturvallisuutta. Koettuun liikenneturvallisuuteen voidaan parhaiten vaikuttaa samanaikaisesti toteutetuilla liikenneteknisillä ja liikennekasvatuksen, -valistuksen ja -tiedotuksen toimenpiteillä.

Liikenneympäristöön kohdistuvien teknisten toimenpiteiden osalta kiireellisimmäksi on arvioitu Karstulan kirkonkylän kevyen liikenteen turvallisuuden parantaminen. Osana tätä tutkimusta on esitetty alustava toteuttamisaikataulu toimenpiteitä koskien sekä alustava kustannusarvio. Toimenpiteiden toteutuksen ajoituksessa voidaan jatkossa huomioida liikenneturvallisuudelle vuositasolla asetettuja tavoitteita tukeva vaikutus.

Liikenneturvallisuussuunnitelman valmistuttua tärkeintä on käytännön toiminnan ja toimenpiteiden käyntiin saaminen. Liikennekasvatuksen, -valistuksen ja -tiedotuksen kehittäminen etenee ensin hallinnonaloittaisissa lautakunnissa. Lautakuntakierroksen jälkeen liikenneturvallisuussuunnitelma (liikennetekniset toimenpiteet + liikennekasvatuksen, -tiedotuksen ja -valistuksen toimintasuunnitelmat) hyväksytään kunnanvaltuustossa. Toimialakohtaiset toimintasuunnitelmat on esitetty raportin liitteissä 5. Poliittinen käsittely parantaa liikenneturvallisuustyön painoarvoa vahvistamalla liikenneturvallisuudelle asetetut tavoitteet osaksi kunnan laatu- ja tulostavoitteita ja osoittamalla työhön tarvittavat resurssit.

Toimintasuunnitelmat laaditaan liikenneturvallisuustyöryhmän tavoitteiden mukaisesti vuosittain. Seuranta tehdään kuvassa 19 esitetyn mukaisesti ja tulokset käsitellään organisaatiossa samoin kuin muut toiminnalle asetetut tulostavoitteet. Liikenneturvallisuussuunnitelman valmistumisesta voisi järjestää kuntalaisille avoimen tiedotustilaisuuden ennen valtuustokäsittelyä tai jopa ennen lautakuntakierrosta. Tällöin olisi mahdollista vielä huomioida kuntalaisten mielipiteet ja ehdotukset toimenpiteiden osalta.

Liikenneturvallisuustyöryhmä kokoontui ensimmäisen kerran vuoden 2001 syksyllä. Liikenneturvallisuustyöryhmän koollekutsujana ensimmäisessä kokoontumisessa toimi kunnaninsinööri. Liikenneturvallisuustyöryhmän alustava kokoonpano on esitetty liitteessä 4. Jatkossa koollekutsujan roolia ja muita vastuutehtäviä voidaan kierrättää hallinnonalojen välillä.



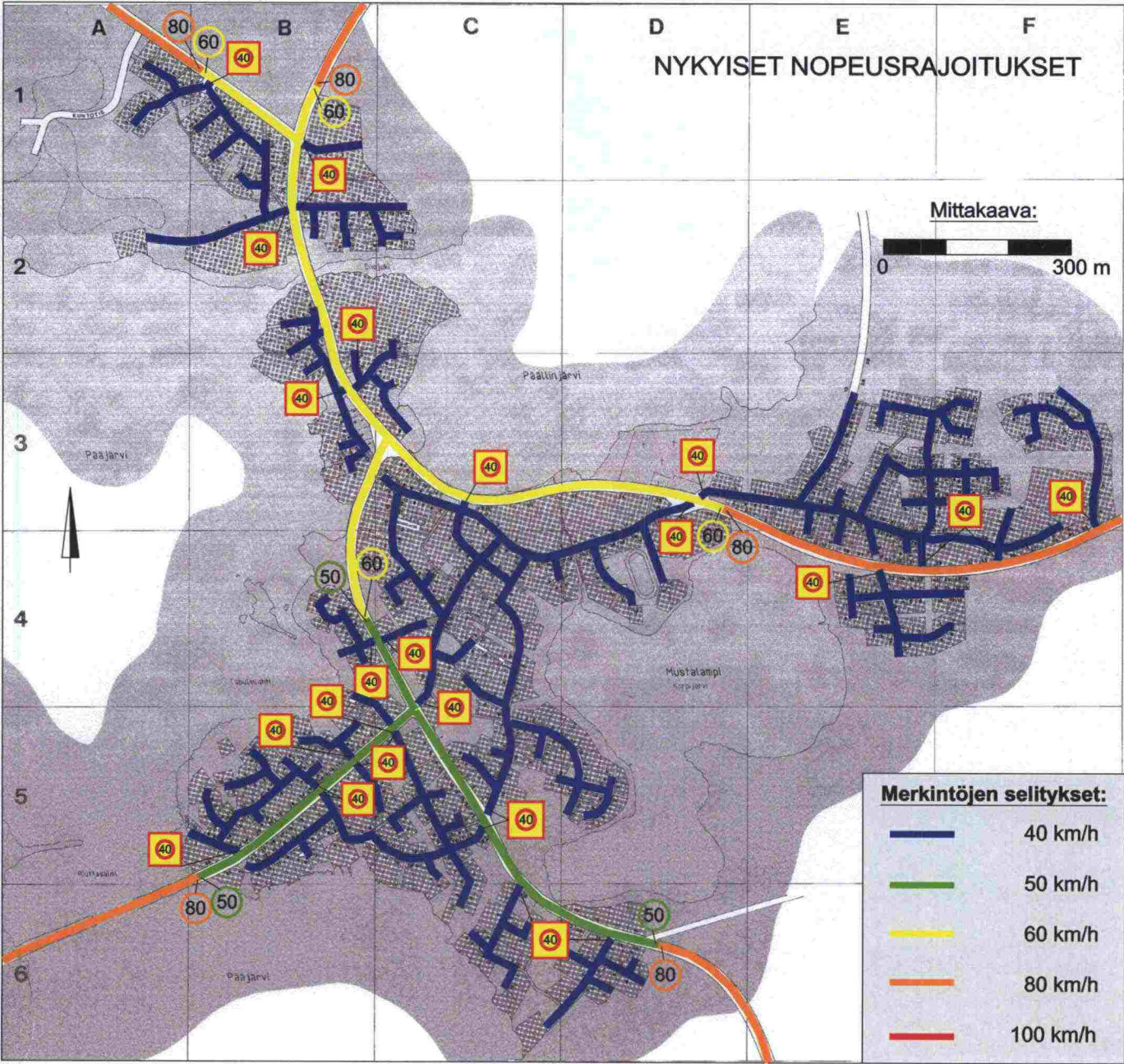
Liikenneturvallisuustyön jatkuvuus Karstulassa varmistuu liikenneturvallisuuksuustyöryhmän käynnistyessä ja poliittisen päätöksenteon annettua liikenneturvallisuussuunnitelmalle hyväksymisensä ja sitoutumisensa. Ensimmäinen tärkeä askel hallintokuntien sisäisessä ja välisessä työskentelyssä on jo otettu tämän suunnitelman aikana. Hallintokunnat ovat laatineet jo ensimmäiset toimialakohtaiset toimintasuunnitelmat. Liikenneympäristöön kohdistuvat toimenpiteet vaikutuksineen ovat heti todettavissa, kasvatukselliset, asenteisiin kohdistuvat vaikutukset pidemmän ajanjakson kuluessa. "Väliaikatuloksia" liikenneturvallisuustyön vaikuttavuudesta saadaan onnettomuustilastoja seuraamalla ja asenteiden osalta esimerkiksi tekemällä mielipidekyselyjä, keräämällä palautetta osana normaalia toimintaa sekä tekemällä esimerkiksi turvavyön käyttöä koskevia laskentoja.

### **Suunnitelman toteuttamisen seuranta**

Tämän liikenneturvallisuussuunnitelman toteuttamisesta, kunnan liikenneturvallisuustilanteen kehittymisestä sekä liikennekasvatus- ja valistussuunnitelman käyttöönottoa seurataan joka toinen vuosi kokoontuvassa työryhmässä. Tähän työryhmään kuuluvat Karstulan kunnan, Keski-Suomen tiepiirin, Saarijärven kihlakunnan poliisilaitoksen ja Liikenneturvan edustajat. Työryhmän koolle kutsujana toimii kunnan edustaja.

**LIITTEET**

Liite 1	Karstulan keskustaajaman nykyiset nopeusrajoitukset
Liite 2	Tienkäyttäjäkyselyt, kyselykaavake
Liite 3	Tienkäyttäjäkyselyt, eniten mainintoja saaneet kohteet
Liite 4	Liikenneturvallisuustyöryhmä
Liite 5	Toimialakohtaiset toimintasuunnitelmat







## ONGELMAT LIIKENNEKÄYTTÄYTYMISESSÄ

**4. Kerro, mitkä seuraavista asioista pitävät paikkansa Karstulassa kulkiessasi. Merkitse rasti kohtaan, mikä vastaa parhaiten tilannetta Karstulassa.**

Aihe	Pitää paikkansa	Ei pidä paikkaansa	En osaa sanoa
Jalankulku on vaarallista keskustassa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pyöräily on vaarallista keskustassa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tien ylitykset keskustassa ovat vaarallisia	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Autot ajavat ylinopeutta	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Autot ajavat liian hitaasti	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pyörätiet ja jalkakäytävät ovat heikossa kunnossa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pyörateitä ja jalkakäytäviä ei hiekoiteta eikä aurata	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pyörien pysäköinti on hankalaa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Autojen pysäköinti on hankalaa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Autoja ei pysäköidä omalle paikalleen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Autot eivät käytä ajaessaan valoja	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Liikenteen aiheuttama melu häiritsee minua	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kuorma-autot ja rekat ajavat vaarallisesti	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hitaat ajoneuvot kuten traktorit ajavat vaarallisesti	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nuoret kuljettajat (pyöräilijät tai autoilijat) ajavat vaarallisesti	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
lakkäät kuljettajat (pyöräilijät tai autoilijat) ajavat vaarallisesti	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ihmiset ajavat humalassa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ihmiset ajavat lääkkeiden ja huumeiden vaikutuksen alaisena	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ihmiset eivät käytä heijastimia	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ihmiset eivät ylitä tietä suojatien kohdalta	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Autot eivät kääntyessään varo jalankulkijoita	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pyöräilijät eivät käytä pyörateitä	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mopot ajavat pyörateilla tai jalkakäytävillä	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pyöräilijät eivät varo jalankulkijoita	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pyöräilijät eivät käytä kypärää	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pyöräilijät eivät käytä pimeällä valoja	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

## 5. Mielenpiteenne liikenneturvallisuutta parantavista toimenpiteistä

Seuraavassa tiedustellaan mielipidettänne erilaisiin toimenpiteisiin, joiden arvioidaan parantavan liikenneturvallisuutta. Miettikää soveltuisivatko ne teidän mielestänne käytettäväksi omalla alueellanne? Vain, jos teillä on mielessä sopiva kohde, kertokaa se lyhyesti! MERKITSE KOHTEET LIITEKARTTAAN !

Arvioikaa seuraavien toimenpiteiden vaikutusta yleiseen liikenneturvallisuuteen asteikolla: (1=erittäin huono, 2=melko huono, 3=melko hyvä, 4=erittäin hyvä, 0=en osaa sanoa). Merkitkää numero kohteen edessä olevaan ruutuun!

- ☐ Töyssyt, kohde: .....
- ☐ Korotettu suojatie, kohde: .....
- ☐ Suojatie, kohde: .....
- ☐ Korotettu liittymä, kohde: .....
- ☐ Liikenneympyrä, kiertoliittymä, kohde: .....
- ☐ Erillinen kevyen liikenteen väylä, kohde: .....
- ☐ Nopeusrajoituksen alentaminen, kohde: .....

## 6. Mielenpiteenne liikenneturvallisuutta parantavista toimenpiteistä (jatkuu)

Seuraavassa on muita yleisiä toimenpiteitä liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Arvioikaa samalla asteikolla kuin edellisessä ( 1-4 , 0=ei osaa sanoa) niiden vaikutusta.

- ☐ Poliisin tehokkaampi valvonta ☐ Ankarat sakotuskäytännöt
- ☐ Kameravalvonta ylinopeuksien estämiseksi ☐ Nopeudenrajoitin autossa
- ☐ Kameravalvonta liikennevaloissa päin punaista ajamisen estämiseksi
- ☐ Juopuneena ajamisen estäminen (puhalluskoerattilukko)

Tiedottaminen ja valistus:

kohderyhmänä	lapset	<input type="checkbox"/>
kohderyhmänä	jalankulkijat yleensä	<input type="checkbox"/>
kohderyhmänä	pyöräilijät yleensä	<input type="checkbox"/>
kohderyhmänä	mootoriajoneuvon kuljettajat	<input type="checkbox"/>

Kuljettajaopetus:

kohderyhmänä	mopoilijat/moottoripyöräilijät	<input type="checkbox"/>
kohderyhmänä	nuoret auton kuljettajat	<input type="checkbox"/>
kohderyhmänä	iäkkäät kuljettajat	<input type="checkbox"/>
kohderyhmänä	työikäiset kuljettajat	<input type="checkbox"/>

- ☐ Liikenneturvallisuustietoiskujen lisääminen
- ☐ Erilaisten liikenneturvallisuusvälineiden (esim. heijastin, pyöräilykypärä) käytön muuttaminen pakolliseksi

KIITOS VASTAUKSISTANNE !



**KARSTULA**  
KYSELYT / yleiset tied

k = koulu, tp = työpaikka, kt = kylätoimikunta,  
aa = ammattiautoilija

Osoite			Huom	Maininnat kpl	Ongelma	Ky- sely
Tie	Tieosa	Etäisyys				
697/58	22/37		Väliällä Soinintie (697)/Unikkosalmentie - Heikkilänmäentie	23	Vaarallinen kevyelle liikenteelle - kl-väylän rakentaminen	tp
58	37		Karstula-Humpin kylä	18	Kl-väylän rakentaminen	kt,tp,aa
13/58	127/37		Vt 13 ja kt 58 liittymä, Humpin kylän kohta	9	4-tien risteyksessä Humpin kylän kohdalla on sattunut joskus kuolemaan johtanut onnettomuus, viikottain läheltä piti tilanteita sekä pieniä peltikolareita	aa
16861	1		Rantakylän koulun kohta	8	Tie mutkainen ja näkyvyys huono, paljon pihaliittymiä ja paljon koululaisia. Tiellä myös raskasta liikennettä. - nopeusrajoituksen alentaminen, kl-väylän rakentaminen koulun kohdalle	kt, aa, tp
58	33		Kangasahon koulun kohta	7	Huono näkyvyys, tie kapea, ajetaan ylinopeutta ja paljon rekkaliikennettä, olen kokenut monia vaaratilanteita koulukyytejä ajaessani	aa,kt,k
58	37		Koulutien, Heikkilänmäentien ja 58 liittymä	4	Heikko näkyvyys - Koulutien liittymää siirrettävä	tp
697	22		Kisatien ja Museotien liittymä	3	Suojatie	k
697	22		Hämeenpurontien ja Ylimensalmentien liittymä	3	Valaistus puutteellinen, liian suuret nopeudet	tp

**KARSTULA**  
KYSELYT / kaava- ja yksityistiet

k = koulu, tp = työpaikka, kt = kylätoimikunta,  
aa = ammattiautoilija

Osoite	Huom	Maininnat kpl	Ongelma	Ky- sely
Korpijärventie	Pylkönmäentieltä Uudentalontien haaraan	7	Pihakaduksi tai vain pihoihin ajo sallittu, töyssyt, kl-väylä	tp, aa
Kimingintie	Kimingin koulun kohta	3	Nopeusrajoituksen alentaminen ja varokaa koulukyytiä odottavia lapsia kyltit, suojatie	k
Virastotie	Koulutien liittymä	3	Korotettu suojatien rakentaminen, nopeusrajoituksen alentaminen	kt, k

**KARSTULAN KUNNAN**  
**LIIKENNETURVALLISUUSTYÖRYHMÄ**

**Koulutoimi**

Härkönen Irmeli, Tolppilan koulu  
Vainio Kari, yläaste / lukio  
Viitasalo Juhani, Syrjämäen koulu

**Sosiaali- ja terveystoimi**

Lehtonen Jukka, päivähoito  
Leppäaho Kirsti, vanhustyö  
Maukonen Seija, vammaistyö  
Ruuska Paula, neuvola

**Tekninen toimi**

Parantainen Erkki, työryhmän puheenjohtaja  
Istola Ari, työryhmän sihteeri

**YHTEISTYÖTAHOT**

**Liikenneturva**

Leena Piippa, yhteyspäällikkö, Jyväskylän toimisto

**Saarijärven kihlakunnan poliisilaitos**

Asko Hackzell, poliisi

**Tiehallinto**

Liikenneturvallisuusinsinööri, Keski-Suomen tiepiiri

HALLINTOKUNTA	KOULUTOIMI (Tolppila, kyläkoulu, Laaksola, lukio)				
TAVOITE	TOIMINTA / TOIMENPIDE	AJOITUS	YHTEISTYÖ	VASTUUHENKILÖ	TOTEUTUMINEN
Liikennetietouden lisääminen ja käytännön harjoittelu Turvavälineiden käytön tehostaminen: heijastin, pyöräilykypäri	Opetusta oppitunneilla Teemapäivät / teemaviikot Yhteistyö kotien kanssa Poliisien tietoisuus koululla Lahjoituksia (esim. kaupat, vakuutusyhtiöt: heijastimia, pyöräilykypäriä)	Lukuvuosi (erityisesti alkusyksy)	koulun henkilökunta oppilaat vanhemmat poliisi sponsorit Liikenneturva Liikenne- ja viestintäministeriö Kuntaliitto		
Liikennekelpoiset polkupyörät	Liikennekilpailu = polkupyöräilijän ajokortti: 1. teoriakoe 2. polkupyörän katsastus 3. taitoajo	loppukevät	koulun henkilökunta oppilaat vanhemmat poliisi sponsorit Liikenneturva Liikenne- ja viestintäministeriö Kuntaliitto		
8-9.luokka: tulevan taitavan mopoilijan asennemuokkauksta	Tehostettu opintojakso siitä, mitä jokaisen mopoikäisen tulisi vähintään tietää mopolusta omisti omaa mopoa tai ei	esim. syksyllä	opettajat vanhemmat poliisi Liikenneturva		
9.luokka: ennakoivaa täsmätietoa moottorikelkkailusta	Teoriaopetuksena				
Ensiaputaitojen harjoittelua	Terveystieteen henkilön opetuksi Harrastustoiminta (SPR- kerhot) Laaksola / lukio: teemapäivä	Lukuvuosi	kouluterveydenhoitajat opettajat oppilaat SPR		
Paloturvallisuustietoutta teoriassa ja käytännössä	Palolaitoksen tietoisuutta paloturvallisuudesta ja pelastautumisharjoituksia koulussa ja päiväkodissa	Lukuvuosi	palolaitos koulu- ja päiväkotit		
Liikkuminen liikuntasuorituspaikoille (teidenylityspaikat, hiihtomaasto, suunnistusreitit, pururata, kilpailut jne)	Yhteiset sopimukset tilanteiden mukaan (esim. tarvittaessa määritellään lisäliikennemerkein)	Lukuvuosi	oppilaat opettajat tekninen osasto Tielaitos		
Tietoutta vesillä ja jäällä liikkumisesta	Luokkaopetuksen lisäksi mahdollisuuksien mukaan käytännön harjoitteita	Syksy, talvi, kevät	kouluväki vanhemmat		
Koulukuljetusten turvallisuus: - kuljettajien tehtävien kertaaminen erityisesti koululaisryhmien kuljetusten osalta (kuljettaja vastuussa matkustajasta) - kyydinodotus: katos oppilaille - vanhemmat: kouluautojen pysäkki lasten kyytiin ottamista ja jättämistä varten - linja-autopysäkkialue	Koulukyydytyksestä vastaaville kuljettajille koulutusta (turvavälineiden käytön valvonta, matkustajan käyttäytymisen valvonta matkan aikana, oikea tilannenopeus jne)  Opastusta oppilaille Tiedotuksia vanhemmille	Lukuvuosi: erityisesti alkusyksy	koulukyytikuljettajat koulutoimi oppilaat		
Laillisuuskasvatus	Poliisin tietoisuus	poliisien aikataulun mukaan	koulu poliisi vanhemmat		
Liikuntasuorituspaikat ja piha-alue: - huoltotoimet sellaiseen aikaan, jolloin ei oppilaita läheisyydessä pelaamassa tai urheilemassa - hiihtomaan perustaminen Tolppilan lähialueelle	Yhteiset suunnittelupalaverit (kouluväen mielipiteiden kuuleminen) Suunnittelun käynnistäminen ja maa-alueiden käyttömahdollisuuksien selvittäminen mahd. pian, mahd. maarakennustyöt	lukuvuoden alussa ja tarpeen mukaan myöhemmin	rehtorit kouluväki tekninen toimi huolto		
Laaksolan koulun ja lukion piha-alueen liikennöintijärjestelyjen uudistaminen	Suunnittelun käynnistäminen	2002	rehtorit tekninen toimi kouluväki		



HALLINTOKUNTA	SOSIAALI- JA TERVEYSTOIMI ( neuvola ja päivähoido )				
TAVOITE	TOIMINTA / TOIMENPIDE	AJOITUS	YHTEISTYÖ	VASTUUHENKIÖ	TOTEUTUMINEN
Kaikki odottavat äidit käyttävät turvavyötä	Neuvola: varmistus, käyttääkö (oma turvavyömalli olemassa) Esite: "Näin lapsi matkustaa turvallisesti autossa"	Perhevalmennus / neuvolakäynti			
Lapset autoissa kiinnitettynä turvavöihin	Perhevalmennuksessa tietoa asiasta Vauvoille lainataan turvakaukaloa maksutta Neuvolalta voi lainata filmiä "Lapsi turvallisesti autossa" Lasten neuvolakäynneillä varmistus Perheen 1. neuvolakäynnillä esite "Turvassa tapaturmilta" (1/2 v, 1v, 6v) Turvavyökampanjat, tiedottaminen / kertominen lapsille turvavöiden tarpeellisuudesta	Vuosittain / Ympäri vuoden	Päivähoitohenkilöstö	Neuvola Vanhemmat	
Heijastimen käytön lisääminen	Keskustelu vuosittaisilla neuvolakäynneillä Päivähoitopaikoissa pimeän tultua esim askarrellen heijastimet jne Heijastinkampanja "Aikuisten malli"	Vuosittain		Päivähoitohenkilöstö Neuvola Vanhemmat	
Pyöräilykypärän käytön lisääminen	Keskustelu vuosittaisilla neuvolakäynneillä Esite "Polkupyörällä pienestä pitäen" Keskustelu päivähoitopaikoissa Kypärän käyttöpakko luistelussa hoitopaikassa	Ympäri vuoden 4v neuvolakäynti	Vanhemmat Päivähoitohenkilöstö	Neuvola Päivähoito Vanhemmat	
Lapselle turvalliset kulkureitit	Neuvolasta lehtiset "Kulkunen" sekä "Äiti! Isä! Neuvo minua kulkemaan turvallisesti"	4v ja 6v neuvolakäynti		Neuvola	
Lapselle turvalliset kulkureitit	Päivähoitopaikoista käsin opetellaan liikkumaan turvallisesti liikennesääntöjä noudattaen Opetellaan turvallinen reitti kouluun / esikouluun Lasten kanssa kävelyretkillä	Vuosittain		Vanhemmat Päivähoito	
Liikennesääntöjen merkityksen ymmärtäminen	Poliisivierailut	Kerran vuodessa	Esi- / alkuopetus	Päivähoito + koulu	
Päiväkodin piha-alueen (sisääntulo) rauhoittaminen ylimääräisiltä autoilta	Henkilökunta ja muut (paitsi vanhemmat) pitävät autojaan muualla kuin porttiparkkipaikalla	Ympäri vuoden	Vanhemmat Henkilökunta	Päivähoidon johtaja Päiväkodin henkilökunta	

HALLINTOKUNTA	SOSIAALI- JA TERVEYSTOIMI (vammais- ja vanhustyö)				
TAVOITE	TOIMINTA / TOIMENPIDE	AJOITUS	YHTEISTYÖ	VASTUUHENKILÖ	TOTEUTUMINEN
Pienkoti Majalan ja Kotipirtin väen turvallinen matka toimintakeskukseen	Kevyttiikenteen väylä välille Korpelantie - Kaartie (esitys)	2002 (investointi-ohjelma)	Tekninen lautakunta	Kunnaninsinööri Sosiaalijohtaja	
Korpelantien turvallinen liikkuminen	Tievalaistus	2001-2002	Tekninen lautakunta		
Liikenneympäristön parantaminen	Suojatiet ja luiskat liikuntarajotteisia ja apuvälineitä käyttäviä henkilöitä varten Nopeusrajoitukset ja niiden valvonta Teiden ja pihojen auraukset ja hiekoitukset (varsinkin suojateiden kohdat)		Tekninen lautakunta		
Liikenneympäristön parantaminen	Nopeusrajoitukset ja niiden valvonta	Jatkuva	Poliisi		
Liikenneympäristön parantaminen	Teiden ja pihojen auraukset ja hiekoitukset (varsinkin suojateiden kohdat)	Jatkuva	Tekninen osasto / Tieliikelaitos		
Liikenneympäristön parantaminen	Alikulkusilta sairaala - Onnimanni liittymään (esitys)	Tiepiirin ohjelmaan	Tiehallinto		
Liikenneympäristön parantaminen	Mopokulttuuri kuriin	Jatkuva	Poliisi		
Liikenneympäristön parantaminen	Suojatie ja -merkit vanhainkodin ja vanhustentalojen välisen tien (Hämeenpurontie) ylitykseen	2002	Tekninen osasto	Kunnaninsinööri	
Valistus- ja tiedotustoiminnan kehittäminen	Ikääntyvien yliopisto Kerhot Päivähoidosta alkaen oikea asenne kehitysvammaisiin Lääkkeiden vaikutus suorituskykyyn Kaatumistapaturmat Apuvälineiden ja turvavälineiden näyttely	Jatkuva		Vanhustyön johtaja	